



Sveriges lantbruksuniversitet  
Swedish University of Agricultural Sciences

Institutionen för stad och land

Malin Aldén och Hedvig Sack

# GATOR FÖR MÄNNISKOR

- undersökning och utformning av shared space

Avdelningen för landskapsarkitektur  
Examensarbete vid landskapsarkitektprogrammet  
Uppsala 2017



Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur, Uppsala

Examensarbete för yrkesexamen på landskapsarkitekturprogrammet

EX0504 Självständigt arbete i landskapsarkitektur, 30 hp

*Nivå:* Avancerad A2E

© 2017 Malin Aldén & Hedvig Sack, e-post: malin.alden@gmail.com &

hedvigsack@hotmail.com

*Titel på svenska:* Gator för människor - undersökning och utformning av  
shared space

*Title in English:* Streets for People - Researching and Designing Shared Space

*Handledare:* Kerstin Nordin, institutionen för stad och land

*Extern handledare:* Agneta Schill, exploateringskontoret Stockholm

*Examinator:* Madeleine Granvik, institutionen för stad och land

*Biträdande examinator:* Gudrun Rabenius, institutionen för stad och land

Omslagsbild: Illustration av författarna

*Upphovsrätt:* Samtliga figurer och bilder i examensarbetet publiceras med  
tillstånd från upphovsrättsinnehavaren.

*Originalformat:* Liggande A3

*Nyckelord:* gatuutformning, rörelse, shared space, stadsplanering, stadsrum,  
vistelse

*Elektronisk publicering:* <http://stud.epsilon.slu.se>

Tack till vår handledare Kerstin Nordin  
som stöttat oss genom hela arbetet och fått oss  
att definiera vad vi egentligen håller på med

Tack till vår externa handledare Agneta Schill  
på Exploateringskontoret i Stockholm  
som uppmuntrat oss att tänka nytt

Tack även till vänner och familj,  
som läst och kommenterat,  
peppat och funnits där för oss

Slutligen tack till valpen Lovis,  
som fått oss att frivilligt och ofrivilligt  
ta pauser från arbetet

# SUMMARY

This is a summary of our master thesis in Landscape architecture. In the following, we describe all the sections in the thesis.

## Introduction

Our streets have started to change from functional spaces with a focus on transportation, into streets with functions and activities more associated with parks and squares (Kling, Drougge & Westermarck (2016, p. 61). They write that a new type of streetscape has begun to appear in Swedish cities; shared space and pedestrian controlled streets, that do not prioritize the car and are not as strict to form. Shared space means that both protected and unprotected street users are sharing the same space and encourages people engagement and mobility (Trafikverket 2011, p. 11).

We think that shared space is an interesting planning concept, since the street has become a more important place as the city grows bigger and denser. There are though many difficulties and problems with this type of street planning (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, p. 6) and we want to study the concept further.

## Purpose and research questions

The purpose is to study how shared spaces function with regard to public engagement and mobility.

The purpose is to study how shared spaces function with regard to public engagement and mobility.

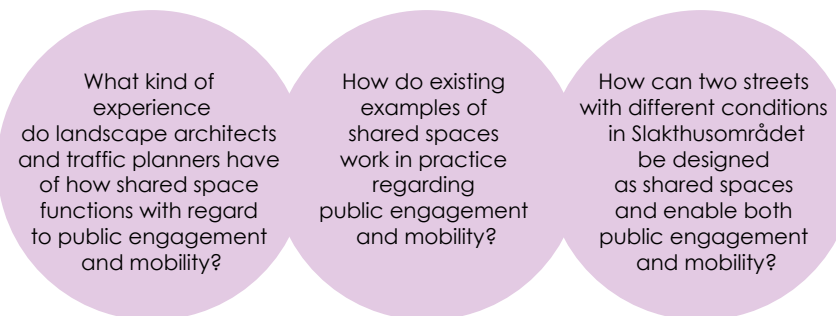


Figure 1. Purpose and research questions

- *What kind of experience do landscape architects and traffic planners have of how shared space functions with regard to public engagement and mobility?*
- *How do existing examples of shared spaces work in practice regarding public engagement and mobility?*
- *How can two streets with different conditions in Slakthusområdet be designed as shared spaces and enable both public engagement and mobility?*

## Method

In this thesis we have used a triangulation of different methods, including literature studies, interviews, case studies, site observations and sketching.

To get an overview of the concept of shared space, we studied literature about traffic planning, city planning, street design and human involvement in traffic, as a pedestrian, a cyclist and a motorist. In order to get a picture of experience

and perceptions from professionals, five interviews were conducted. We spoke with both landscape architects and traffic planners to get a broader picture. We also studied three different examples of shared spaces and they worked as inspiration during our process. Four site observations were made with the aim to give an understanding of how people with different types of transportation use shared space streets. The observation consisted of an inventory of the physical environment, a study of the movement pattern and the public engagement. Parallel to all the other methods, we produced sketches as a way to explore and understand the design problems that came up.

## Literature studies

A streetscape is three dimensional and comprises the street floor with facades but also the roof (Boverket, Trafikverket & SKL 2015, p. 10; Bloomberg 2013, s. 8). The streetscape belongs to everyone and it takes a good design to make people feel safe there. It is important to offer different activities and experiences on a street to make it interesting and enjoyable (Bloomberg 2013, p. 38-39).

Gehl (2006, p. 9-11) writes about three types of activities in the public space; necessary activities, optional activities and social activities. In short, Gehl means that in an outdoor space with poor quality, only necessary activities occur, while in an environment with high quality outdoor space more optional activities and social activities occur.



Streets designed as shared space come with both advantages and disadvantages. Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman (2008, p. 6) write that the advantages include low speed, fewer accidents, increased human interaction, vibrancy and better accessibility for pedestrians. Furthermore, they describe that the disadvantages include poorer accessibility for the disabled, and also for buses and other vehicles. Understanding the function of this type of street is critical for the concept to be successful.

## Interviews

During our interviews, we discovered that there is a common positive attitude to the concept of shared space. Shared space makes an environment for public engagement and activity that traditional streets do not. However, all the interviewees also mentioned that we only have a few examples of well-functioning shared space streets.

*"If you create this kind of street in the wrong place and in the wrong way, it is the worst concept in the world! But the right street gives opportunity for stay and streetlife."*

*- Åsa Lilja, traffic planner*

In order to get a well-functioning shared space street, the street design must be self-explanatory. There should no need for traffic signs to signal to the street users how they should behave. The street must have the right basic conditions for it to be a success though. Before planning for a shared space, it is important to look at the flow of pedestrians, which should outnumber the motor vehicles, and the design of the street should give opportunity and invite the pedestrians to use the whole street.

## Examples of shared spaces

We studied three shared spaces in Sweden that we see as good examples. We also performed four site observations of shared space streets in Stockholm and Uppsala, where we observed the public engagement and movement pattern of the road users.

### Case studies

Klostergatan's main feature is an 80 metre long multi-functional sculpture that can be used in different ways at different times during the day and year. Skvallertorget is a road intersection rebuilt as a square. It is at a higher elevation than the connecting streets, and this works as a speed reduction method. Visby's inner city has a medieval street structure and the motor vehicles must keep at a low speed because of the narrow and winding streets, in combination with a large number of pedestrians.



Picture 1. Klostergatan with its multifunctional sculpture.

Photo: ozlandskap

### Site observations in Stockholm and Uppsala

What we could see from the observations where that pedestrians had a tendency to move along the extremities of the street while passing, even though they had the right to use the whole space. Street furniture and paving patterns formed visual zoning so that pedestrians kept on one side and vehicles on the other. We visited two quiet residential streets and two busy city streets. On the residential streets,

the interaction between different road users worked well, whilst on the city streets the interaction between car drivers and pedestrians worked okay, but cyclists moved with high speed and showed little respect to pedestrians.

## The site – Slakthusområdet

Slakthusområdet is an area in the southern part of Stockholm, built in the early 1900s with a meat industry as its main function (Stockholms stad 2017, p. 10). The area is under development and will be dense, urban and diverse, with residential houses, offices, schools and commerce (Stockholms stad 2017, p. 3). The new district will be less dominated by cars and priority will be given to pedestrians, cyclists and public transport (Stockholms stad 2017, p. 58).

We have made design proposals for two streets in Slakthusområdet. *Rökerigatan* is planned to be a city street with a lot of activity, and *Livdjursgatans förlängning* will be a calm residential street. Both streets are planned to be shared spaces with priority for pedestrians (Stockholms stad 2017, p. 56), but differ in the usage and function of the street level units.

## Design proposal

At Rökerigatan we have chosen to separate the activities on the street. There is room for public engagement at the edges and human movement, for both pedestrians and vehicle drivers, in the middle. The middle section is narrow so cars must move at low speed. To activate this middle section, we have placed interactive stars that will play music when you walk on them. The furniture and playareas on the edges of the street are placed in a way to make sure the pedestrians actually use the middle section together with the cars. There is a lot of different seating available, multi-functional benches, heated seating and bar tables with power outlets. The pattern of the paving is irregular so that no direction is

given by the floor, this is to break the elongated space. The businesses and other operations are supposed to spread out in the street, and there is also room for food trucks.



Figure 51. Perspective of Rökerigatan.

At Livdjursgatans förlängning we have focused on the entrances to the street. The paving consists of grey and red small paving stones, forming lines. This will signal that this is not a “normal” car road. Big plantings are placed so that the beginning of the street is crooked, and the vehicles must lower their speed. The middle of the street is more open, with games drawn on the ground. The entrance zone for all residences will work as a transition zone between street and residence, and the residents have the opportunity to stay and spread out in the street. The balconies at the northeast side of the street are turned towards the street to contribute to a more vivid streetscape and to take advantage of the sun. The buildings are between 2-4 storeys and contribute to a more human scale to the street. Seating areas with decorative



Figure 58. Perspective of Livdjursgatans förlängning.

lighting and planting are placed in different places on the street for interaction between the residents.

## Discussion

In our proposal for the two shared space streets, we believe that we have designed streets that work as well as they can as shared spaces. But when carried out in reality other aspects must be taken into consideration, such as budget, maintenance, accessibility for emergency vehicles and services. It might be difficult to make it reconcile.

The purpose of this thesis was to study how shared spaces function regarding public engagement and mobility. We have come to the conclusion that streets as shared spaces do not work the way the concept is meant to. People move along these streets, but the interaction between different kinds of street users does not work the way it is supposed to, and it does not seem to be a lot of public engagement with the streets.

We have also come to the conclusion that it does not work to prioritise more than one street user at the time. If the aim is to give priority to pedestrians, then the accessibility for other means of transport must be limited.

# SAMMANFATTNING

Shared space är en plats där skyddade och oskyddade trafikanter delar på samma yta som människor ska bjudas in att vistas och röra sig på. Shared space är enligt oss en intressant planeringsidé, eftersom gatan blir en allt viktigare plats för människan i staden när ökad förtätning leder till mindre ytor för gårdar, parker och torg. Syftet med arbetet är att undersöka hur shared spaces fungerar för rörelse och vistelse. Vi har använt oss av ett flertal metoder; litteraturstudier, intervjuer med yrkesverksamma med erfarenhet av shared space, studier av förebilder och platsobservationer. Dessutom skissade vi parallellt till de andra metoderna för att undersöka problem.

Vid litteraturstudierna framkom fördelar och nackdelar med shared space. Fördelarna är bland annat låga hastigheter, färre olyckor, ökat samspel mellan trafikanter, liv och rörelse och bättre framkomlighet för gående. Nackdelarna inkluderar svårigheter för synskadade och rörelsehindrade samt sämre framkomlighet för busstrafik och även fordon.

Bland de intervjuade rådde generellt en positiv inställning till shared space som gatutyp, men samtidigt ansåg de att det var svårt att lyckas med det och att det inte finns så många välfungerande exempel. Ett välfungerande shared space måste vara självförklarande och ha rätt grundförutsättningar, sa de.

Våra förebilder fick oss att fundera över vilka aktiviteter som ska finnas på shared space-gator, och över hur gatustruktur och platsens förutsättningar påverkar hur ett shared space fungerar.

Platsstudierna visade bland annat att gående tenderar att röra sig längs fasaderna, trots att de tilläts använda hela gaturummet, och möblering och markmaterialets läggningssmönster kan skapa en visuell zonering av gatan som styr var olika trafikanter rör sig.

Vi har tagit fram utformningsförslag för två gator i Slakthusområdet i Stockholm, en livfull stadsgata och en lugnare bostadsgata. På den förstnämnda delade vi upp rörelse och vistelse så att alla trafikanter rör sig i mitten av gatan och vistas på sidorna. På den andra gatan utformade vi entréerna så att bilisterna skulle hålla låg hastighet. Mittendelen av gatan gjordes öppnare med plats för lek och annan vistelse.

Vi menar att våra utformningsförslag skulle fungera som shared spaces men om de skulle byggas skulle man behöva ta hänsyn till fler aspekter och då skulle det kunna bli svårt att få det att fungera väl. En slutsats är att shared space-gator inte fungerar så som konceptet är menat, eftersom gående inte använder hela gatan. Vi hävdar att det inte fungerar att på en och samma yta prioritera mer än en typ av trafikanter.



# INNEHÅLL

## INTRODUKTION.....10

Slakthusområdet.....	10
Syfte.....	10
Frågeställningar.....	11
Begreppsprecisering.....	11
Avgränsningar.....	11
Målgrupp.....	11

## METOD.....12

Kunskapsöversikt.....	12
Samtalsintervjuer.....	12
Förebilder.....	12
Platsobservationer.....	12
Inventering av den fysiska miljön.....	12
Rörelsemönster.....	13
Vistelse.....	13
Övrigt.....	13
Gestaltningssprocess.....	13
Förutsättningar.....	13
Utformningsprinciper.....	13
Skiss.....	13

## KUNSKAPSÖVERSIKT.....14

Gatan och gaturummet.....	14
Människans aktiviteter i gaturummet.....	14
Trafikplaneringshistoria.....	15
Shared space.....	16
Gångfartsområden.....	17

## SAMTALSINTERVJUER.....18

Tankar och erfarenheter.....	18
Personliga tankar.....	18
Klargör syftet.....	18
Utformningen.....	18
Gatans förutsättningar.....	18
Beteendemönster.....	19
Trygghet och tillgänglighet.....	19
Zonering - icke zonering?.....	19
Planering i tidigt skede.....	19

## FÖREBILDER.....20

Klostergatan, Växjö.....	21
Skvallertorget, Norrköping.....	22
Innanför murarna, Visby.....	23

## PLATSOBSERVATIONER.....24

Götgatan, Stockholm.....	25
Beskrivning.....	25
Analys av vistelse.....	26
Analys av gåendes rörelsemönster.....	27
Analys av cyklisters rörelsemönster.....	28
Analys av bilisters rörelsemönster.....	29
Dragarbrunnsgatan, Uppsala.....	30
Beskrivning.....	30
Analys av vistelse.....	31
Analys av gåendes rörelsemönster.....	32
Analys av cyklisters och bilisters rörelsemönster.....	33
Stallgatan, Stockholm.....	34
Beskrivning.....	34
Analys.....	35
Analys av gåendes rörelsemönster.....	35
Analys av bilisters rörelsemönster.....	36
Pippi Långstrumps gata, Stockholm.....	37
Beskrivning.....	37
Analys.....	38
Analys av gåendes rörelsemönster.....	38
Analys av cyklisters och bilisters rörelsemönster.....	39

## SLAKTHUSOMRÅDET.....40

Förutsättningar.....	40
Området idag.....	40
Planer för området.....	41
Rökerigatan och Livdjursgatans förlängning.....	41
Rökerigatan.....	42
Mobilitet.....	43
Livdjursgatans förlängning.....	44
Mobilitet.....	45

## GESTALTNING.....46

Uppstart.....	46
Motsatspar.....	46
Rökerigatan gestaltningssprocess.....	47
Markmaterial och fogriktningar.....	47
Aktivering av gatan.....	47
Förbipasserandelek.....	47
Sittplatser ger plats för vistelse.....	48
Kombinerad lek- och sittmöbel.....	48
Fordon ska vara underordnade gående.....	49
Formspråk och placering.....	49
Gatan samspelar starkt med verksamheterna.....	50
Skiss över gatans disponering.....	50
Rökerigatan utformningsprinciper.....	51
Rökerigatan förslag.....	52
Markmaterial.....	53
Möblering.....	53
Aktiviteter.....	54
Verksamheter.....	55
Belysning.....	55
Växtmaterial.....	55
Livdjursgatans förlängning gestaltningssprocess.....	56
Skala.....	56
Mindrerum.....	56
Sittplatser.....	56
Lek.....	57
Odling.....	57
Påverkningsbar gata.....	57
Entréer till gatan.....	58
Bilen ska vara underordnad.....	58
Hemtrevligt.....	58
Husfasaden samspelar med gatan.....	59
Skiss över gatans disponering.....	59
Livdjursgatans förlängning utformningsprinciper.....	60
Livdjursgatans förlängning förslag.....	61
Markmaterial.....	63
Möblering.....	63
Aktiviteter.....	63
Belysning.....	63
Växtmaterial.....	63
Utformning som shared space.....	64

DISKUSSION.....65

Vår åsikt om shared space.....65

Metod.....65

Planerares erfarenheter.....66

    Det är en utmaning att lyckas med shared space.....66

    Fleras erfarenheter hade varit intressant.....66

Exempel på shared spaces.....66

    Svårt att hitta välfungerande exempel.....66

    Förebilderna.....66

    Platsobservationerna.....66

Uiformning av gatorna i Slakthusområdet.....67

    Avgränsningar.....67

    Gestaltningprocess.....67

    Förslag.....67

    Möjligt att utveckla.....67

    Svårigheter.....67

Hur shared space fungerar.....68

    Otydligt vad som avses med begreppet.....68

    Hur det ska fungera.....68

    Shared space där gående prioriteras.....68

    Shared space där grundläggande trafikregler gäller.....68

    Finns det något bättre begrepp?.....68

    Undvik cykeltrafik.....68

    Gångfart.....69

    Planering och gestaltning viktigare än reglering.....69

    Rörelse och vistelse.....69

    Zonering.....69

    Tillgänglighet.....70

    Trygghet och säkerhet.....70

    Demokratiska aspekter.....70

Ett större problem?.....70

    Mycket ska lösas i gestaltningen.....70

    Vad är shared space lösningen på?.....70

    Förutsättningar som samtida stadsplanering ger.....71

Nya frågeställningar.....71

Slutord.....72

REFERENSER.....73

Skriftliga källor.....73

Muntliga källor.....74

Figurer och bilder.....74

# INTRODUKTION

En ny typ av gatumiljöer som har börjat växa fram är “shared space” och gångfartsgator, vilka inte prioriterar bilen och är friare till utformningen (Kling, Drougge & Westermarck 2016, s. 60). I boken *Landskapsarkitektur Nu!*, som “vill spegla och belysa samtida svensk landskapsarkitektur” (Kling, Drougge & Westermarck 2016, s. 6), är *nytolkning av gatan* ett teman som uppmärksammas. Detta visar att gaturummet är ett aktuellt ämne, och att diskussionen gällande hur och för vem våra gator ska utformas och vilka funktioner de ska inrymma är minst sagt aktuell. Kling, Drougge & Westermarck skriver att våra gator håller på att förändras från funktionsstyrda miljöer med fokus på transport till något nytt, och att gatan i dagens täta stad inrymmer funktioner som tidigare fanns på torg och i parker.

*Shared space, integrerat frirum, gångfartsområde, woonerf, samspelsyta...* Det finns många begrepp som beskriver idén att alla trafikanter ska dela på en och samma yta och att de gående inte ska bli underprioriterade andra trafikslag. I det här arbetet har vi studerat och gett exempel på utformning enligt *shared space*, som vi valt att använda eftersom vi upplever att det är det begrepp som flest känner till.

Vi tycker att shared space är en intressant planeringsidé, eftersom gatan blir en allt viktigare plats för människan i staden då ökad förtätning leder till mindre ytor för gårdar, parker och torg. Det finns dock många svårigheter och problem med shared space (Wallberg, Stjärnkvis & Ahlman 2008, s. 6). Vi har därför undersökt konceptet närmare.

Det finns olika definitioner av vad shared space innebär. Ett sätt att beskriva begreppet är “samexistens mellan olika trafikslag på samma yta” (Wallberg, Stjärnkvis & Ahlman 2008, s. 5). Trafikverket (2011, s. 11) beskriver att med begreppet menas “en plats är ett gemensamt utrymme för skyddade och oskyddade trafikanter och ska inbjuda till mänsklig vistelse och rörelse”. I arbetet används deras definition, vilken speglar att både vistelse och rörelse ska få utrymme på shared spaces, och att såväl fotgängare, cyklister och bilister får utnyttja ytan. Definitionen är bred och kan innefatta gator utformade och reglerade på olika sätt, men när man talar om shared spaces uppfattar vi att den reglering man oftast avser är gångfartsområden.

## Slakthusområdet

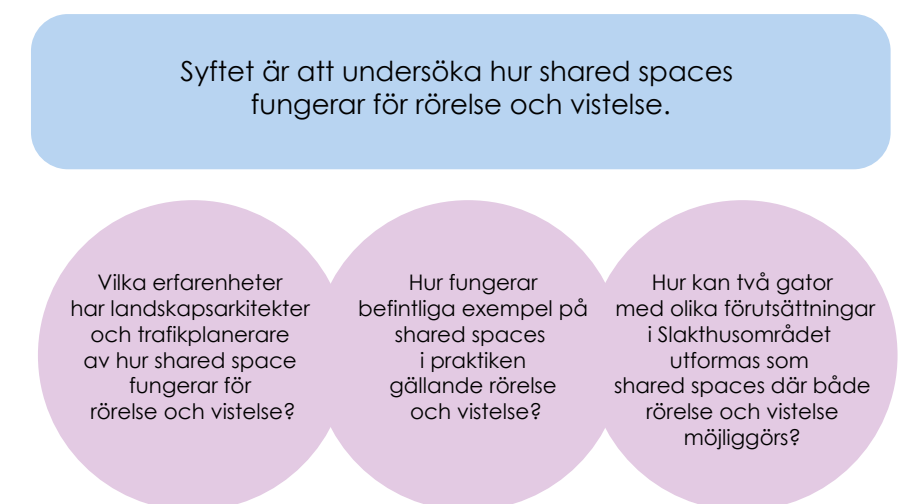
Slakthusområdet ligger nära Globen i södra Stockholm. Det anlades i början av 1900-talet och köthantiering har sedan dess varit områdets huvudsakliga funktion (Stockholms stad 2017, s. 10).

Stockholms stad planerar för 140 000 nya bostäder fram till år 2040 och “Vision Söderstaden 2030”, i vilken Slakthusområdet ingår, är en del i denna utveckling (Stockholms stad 2017, ss. 6-7). Stockholm har en framkomlighetsstrategi som tydliggör att det krävs mer plats för kollektivtrafik och cyklister samt bättre framkomlighet för gående för att trafiken ska fungera i framtiden, och Söderstaden ska bli en stadsdel där dessa trafikanter tydligt prioriteras (Stockholms stad 2017, s. 55). Slakthusområdet i Stockholm står alltså inför en stor förändring. Enligt

planprogrammet för området ska det bli en tät, urban och varierad stadsdel med bostäder, kontor, skolor och handel (Stockholms stad 2017, s. 3). Vidare ska det vara en stadsdel där det är lätt att välja andra färdmedel än bilen. En majoritet av gatorna i området ska utformas så att gående prioriteras (Stockholms stad 2017, s. 58). Enligt oss är Slakthusområdet därför ett lämpligt område för att undersöka hur gator kan utformas som shared space.

## Syfte

Syftet är att undersöka hur shared spaces fungerar för rörelse och vistelse.



Figur 1. Syftet uppfylls genom att tre frågeställningar besvaras.

# Frågeställningar

Vilka erfarenheter har landskapsarkitekter och trafikplanerare av hur shared space fungerar för rörelse och vistelse?

Hur fungerar befintliga exempel på shared spaces i praktiken gällande rörelse och vistelse?

Hur kan två gator med olika förutsättningar i Slakthusområdet utformas som shared spaces där både rörelse och vistelse möjliggörs?

## Begreppsprecisering

*Gata* - en tredimensionell rumslighet som omsluts av golv, väggar och tak, både ett stråk för rörelse och ett rum för vistelse (Moughtin 2003, s. 129, 133-134).

*Traditionell gata* - En gata som utformats med körbana i mitten och trottoarer på sidorna.

*Shared space* - “Ett gemensamt utrymme för skyddade och oskyddade trafikanter” som “ska inbjuda till mänsklig vistelse och rörelse” (Trafikverket 2011, s. 11).

*Integrerat frirum* - Ett stadsrum där gående och cyklister har prioritet. Fordonstrafik är tillåten men måste köra i gångfart och ta stor hänsyn till de oskyddade trafikanterna (Trafikverket 2011, s.14; Stockholms stad 2017, s. 55).

*Gångfartsområde* - En regleringsform som innebär att fordon inte får köra i högre hastighet än gångfart, bara parkera på parkeringsplatser och att de har väjningsplikt mot gående (Trafikförordningen: 8 kap. 1§ [1998:1276]).

*Gågata* - Reglering som innebär motorfordon bara får korsa gatan, och inte köra längs den annat än till/från en adress

på gatan vid varuleveranser eller transporter av boende på gatan, hotellgäster eller sjuka/rörelsehindrade personer. De som får köra här måste köra i gångfart, parkera på parkeringsplatser och väja för gående. (Trafikförordningen: 8 kap. 1§ [1998:1276])

*Gångfart* definieras inte som någon bestämd hastighet i svensk lagstiftning. Därför har vi utgått från Gehl (2010, s 118) som menar att gångfart är 5km/h.

*Trafikant* - Människa som rör sig på gatan till fots, med cykel eller bil.

*Rörelse* - Förflyttningen som en trafikant gör.

*Vistelse* - När en människa uppehåller sig på en plats en kortare eller längre tid.

## Avgränsningar

Tematiskt avgränsas arbetet till att undersöka funktion och problematik med shared space som *gata*, inte som torg eller annan yta.

Samtalsintervjuer har genomförts med trafikplanerare och landskapsarkitekter med erfarenhet av shared space verksamma i Stockholm. Geografiskt avgränsas platsobservationerna till Uppsala och Stockholm.

Gestaltningen omfattar två gator i Slakthusområdet i Stockholm; Rökerigatan, en central gata med stort flöde av gående, och Livdjursgatans förlängning, en lugn bostadsgata. Det utgår från Stockholms stads planprogram för området. Arbetet behandlar inte den allmänna debatten kring Slakthusområdets utveckling.

Gestaltningen avgränsas till förslag i programskedet, utan fokus på detaljlösningar, såsom förankring i mark eller tekniska lösningar. Arbetet tar inte hänsyn till krav för utryckningsfordon eller ledningar och annat under mark, då fokus är att generera idéer på gatuutformning för de vardagliga trafikslagen. Inte heller höjdskillnader beaktas eftersom gatorna är relativt plana. Vi väljer även att bortse från skötsel- och ekonomiska frågor.

Arbetet avgränsas tidsmässigt till 20 veckors tid.

## Målgrupp

Arbetet riktar sig till alla som arbetar med utformning av gaturummet, exempelvis landskapsarkitekter, planarkitekter, arkitekter, trafikplanerare och samhällsplanerare.



# METOD

I arbetet har vi använt oss av metodtriangulering vilket innebär att man undersöker samma fråga ur olika perspektiv och sammanhang för att få en så fylld bild som möjligt över ämnet (Patel & Davidson 2011, s. 107). Genom arbetet har vi använt oss av designmetodik och alla dess verktyg vi har fått med oss under utbildningen. Vi har genomfört en kort litteraturstudie, samtalsintervjuer, översiktliga studier av förebilder, platsobservationer av referensgator och tagit fram gestaltungsförslag för två gator.

## Kunskapsöversikt

För att få en översiktlig förståelse av konceptet shared space har vi gjort en kort litteraturstudie. Vi har tagit del av litteratur som berör trafikplanering, stadsplanering, gatugestaltning samt människan i trafiken, som gående, cyklist och bilist. Vår handledare gav oss tips på en del litteratur och Exploateringskontoret i Stockholm tillhandhöll litteratur om Slakthusområdet. Vi använde också litteratur som vi kommit i kontakt med tidigare under vår utbildning. Vi sökte även i epsilon och SLU:s databas primo med sökorden *shared space*, *gångfartsområde*, *samspelsyta*, *integrerat frirum*, *gaturum* och *street scape*.

## Samtalsintervjuer

För att få en bild av yrkesverksammas erfarenheter och uppfattningar om shared space har vi genomfört fem samtalsintervjuer. För att få en bred spridning på erfarenheter intervjuades både trafikplanerare och landskapsarkitekter. Minst två personer i varje yrkesgrupp

intervjuades för att få en stark grund för vårt resultat.

Arbetets tidsmässiga avgränsning gjorde att vi inte intervjuade fler än fem personer.

Vi har genomfört kvalitativa intervjuer med låg grad av strukturering och låg grad av standardisering, så kallade semistrukturerade intervjuer eller journalistiska intervjuer (Patel & Davidson 2011, ss. 76, 81-82). Eftersom våra frågor var väldigt öppna vilket gav de intervjuade utrymme att svara fritt. Frågorna ställdes i den ordning som lämpade sig bäst vid de olika tillfällena. Vi har valt att kalla dem för samtalsintervjuer eftersom det bäst speglar hur intervjuerna gick till.

Samtalen utgick från följande sex frågor gällande shared space: (1.) *Vad tycker du är viktigast att tänka på när man planerar gator som shared space?* (2.) *Vad fungerar bra idag?* (3.) *Vad fungerar mindre bra idag?* (4.) *Vilken är din personliga åsikt om shared space?* (5.) *Vilken typ av utformning tycker du är bra?* (6.) *Hur gör man så trafikanter förstår hur de ska samspela?*

## Förebilder

Tre shared spaces studerades genom litteraturstudier; ett torg, en central gata och en stad med medeltida stadsstruktur. Dessa valdes ut genom att de nämndes i litteratur och intervjuer som platser som fungerar eller för att de har en nytänkande utformning, vilket gav oss idéer och tankar till gestaltning och diskussion. De beskrivs relativt kort och är ett komplement till de mer ingående

platsobservationerna som gjordes på fyra andra shared space-gator.

## Platsobservationer

Fyra referensgator studerades genom platsbesök för att ge en bild av hur olika trafikslag använder shared space-gator. Dessa gator valdes ut efter diskussion med vår handledare Kerstin Nordin och vår biträdande handledare Agneta Schill, och utifrån egna erfarenheter. Referensobjekten valdes inte utifrån hur välfungerande de är, utan valdes endast utifrån aspekten att de är existerande shared spaces med olika utformning. Vi valde två centrala gator med stort folkflöde och två lugnare bostadsgator, eftersom dessa är de två huvudsakliga typerna av shared space-gator som planeras i Slakthusområdet (Stockholms stad 2017, ss. 25, 29, 35, 58). Platsbesöken började med inventering av gatan, varpå studier av rörelsemönster samt av vistelse gjordes.

### Inventering av den fysiska miljön

En rumsbeskrivning är ett exempel på övrig information som kan vara viktig att inkludera vid observationsstudier (Patel & Davidson 2011, s. 98). Vi började därför våra platsbesök med en inventering av gaturummets fysiska miljö, för att få en god förståelse för platsens förutsättningar. Utrustning, möblering, växtlighet, markmaterial och verksamheter inkluderades. Detta ritades upp på ett underlag över gatan och resulterade i en inventeringskarta som användes som grund för observation samt nedtecknande av rörelsemönster och vistelse.



## Rörelsemönster

Genom observation kan människors beteenden studeras i realtid i ett naturligt sammanhang (Patel & Davidson 2011, s. 91). Vi observerade rörelsemönster i gaturummet för gående, cyklister samt bilister, och rörelsebanan för varje trafikant nedtecknades på vår inventeringskarta över gatan. Detta gjordes genom att den ena av oss studerade gående och den andra fordon under samma tidsperiod. Därutöver noterade vi händelser som gjorde att trafikanten som studerades saktade in, stannade upp eller styrde åt sidan, genom att markera platsen på kartan och anteckna vad som hände. Vid höga flöden av trafikanter hann inte alla gående studeras. Urvalet skedde då slumpvis. Vi valde växelvis trafikanter från vardera håll av gatan för att observera rörelsemönster i båda riktningar. Både trafikanter som passerade gatan och de som rörde sig från/till en målpunkt längs gatan inkluderades.

## Vistelse

Genom observationer studerades även var människor satt och stod längs gatusträckan, och om de hade med sig en cykel eller satt i en bil. Dessa platser noterades på inventeringskartan. Parkerade cyklar och bilar utan fordonsförare exkluderades eftersom vi fokuserade på människorna och inte fordonen.

## Övrigt

Efter observationsperioden är det enligt Patel & Davidson (2011, s. 98) viktigt att man skriver ner en fullständig redogörelse över sina observationer. För att få en bättre helhetsbeskrivning av gatans liv, och för att kunna inkludera sådant som inte noterats tidigare under platsbesöket antecknade vi i slutet av varje platsbesök våra egna intryck och åsikter.

Under platsbesöken noterade vi även tidpunkt på dagen för besöket, väderlek, och var på gatan vi stod under observationen. Detta redovisas i observationskartorna under avsnittet Platsobservationer.

# Gestaltningsprocess

I arbetet redovisas gestaltningsprocessen som en linjär process för att det ska vara lättläst och tydligt för läsaren, men i själva verket har processen varit spiralformad och dynamisk. Skissandet har skett parallellt med inläsning, samtalsintervjuer, studier av förebilder, platsobservationer samt valda gator att gestalta, se figur 2.

## Förutsättningar

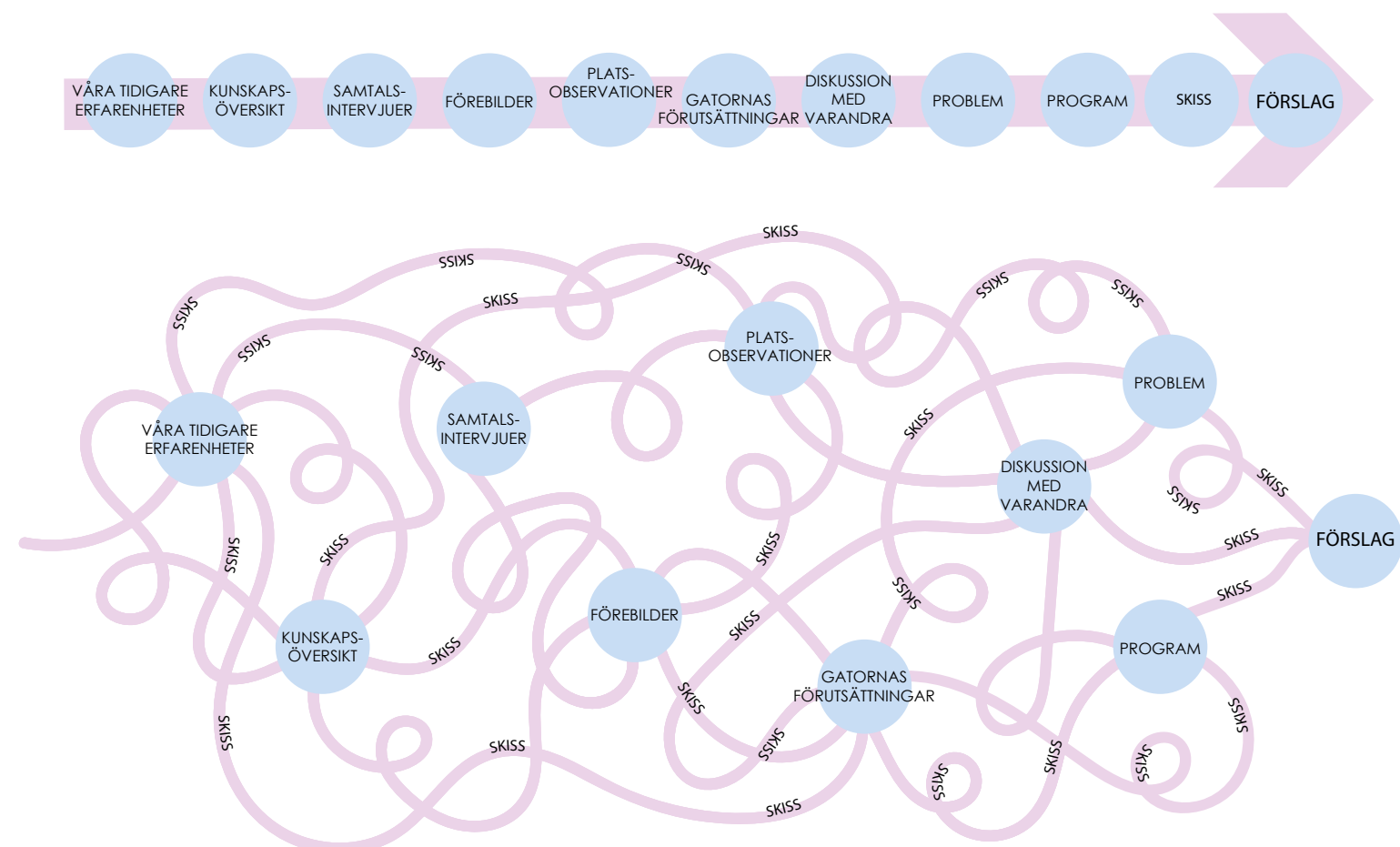
De båda gatornas förutsättningar inventerades genom att studera planprogrammet för Slakthusområdet (Stockholms stad 2017). Studien kompletterades med ett platsbesök för att få en bild av området som det är idag. Detta redovisas under avsnittet Slakthusområdet.

## Utformningsprinciper

Utifrån förutsättningarna vi identifierade på gatorna i Slakthusområdet, undersökande skisser samt den kunskap och de idéer som kommit genom litteraturstudier, studier av förebilder, platsobservationer och samtalsintervjuer formulerades utformningsprinciper. Dessa låg till grund för gestaltningen.

## Skiss

Vi har använt oss av skissandet som ett sätt att undersöka och testa problem. Vi har inspirerats av det Donald Schön, professor i Urban Studies, kallar “Reflektion-i-handling”, vilket betyder att skissandet är en undersökande problemlösning (Schön 1983, ss. 49-50). Skissandet med handen i kombination med reflektion och diskussion sinsemellan blir alltså den största utforskande kraften i gestaltningsprocessen.



Figur 2. I arbetet redovisas designprocessen linjärt, men den var mer spiralformad och skissandet gjordes parallellt med alla andra delar i arbetet.

# KUNSKAPSÖVERSIKT

I detta avsnitt beskrivs begreppen gata och gaturum, shared space och snarlika begrepp, trafikplaneringens historia samt lagar och regler. Dessutom beskrivs förutsättningar och planer för Slakthusområdet.

## Gatan och gaturummet

Gatan är både ett stråk för riktning och rörelse och ett rum för vistelse, men många gånger tar man gatan för att vara en väg för fordon och glömmar bort dess funktion som en plats (Moughtin 2003, ss. 133-134). Rörelse gäller både för människor som fotgängare, cyklister och bilister. Vistelse kan ske i form av sociala möten och rekreation (Moughtin 2003, s. 131). Det är viktigt att inte förväxla gata och väg. Väg är en sträcka mellan två platser, med en rörelse mellan platserna, där människor kan färdas till fots eller med ett fordon. Vägen är tvådimensionell och sträcker sig ovanpå landskapet, medan en gata är en tredimensionell rumslighet som omsluts av golv, väggar och tak (Moughtin 2003, s. 129).

Ett gaturum bildas av gatan tillsammans med fasader, enligt skriften *Trafik för en attraktiv stad* (Boverket, Trafikverket & Sveriges kommuner och landsting (SKL) 2015, s. 10). Vidare beskrivs att gaturummen är allas och det krävs omsorgsfull utformning för att alla ska känna sig trygga där. Gaturum där trafikanter delar på utrymmet efterfrågas, eftersom de kan utvecklas och utformas till attraktiva rum anpassade efter människans rörelse och vistelse (Boverket, Trafikverket & SKL 2015, ss. 10, 22).

Gaturummets huvudkaraktär bestäms av förhållandet mellan

gatans bredd och husens höjd. Gatans slutenhet kan ändras med öppningar mellan gata och gård. Ett trängre rum ger en mer stadsmässig känsla, men sektionen bör ha större bredd än höjd. Gaturummets upplevda skala bygger på förhållandet till den mänskliga skalan och en gata med få eller stora detaljer kan kännas omänsklig. Höga hus kan brytas ner rumsligt genom horisontella linjer och delrum kan skapas i gatan. (Balgård 1994, s. 142)

*The sidewalk room* som beskrivs av Bloomberg (2013, s. 8) är de gåendes del av gaturummet. Detta utgörs av golvet, gatusidan, husväggen och taket, och det poängteras av Bloomberg att fotgängaren aldrig upplever dessa separerade från varandra. Vi ser det därför som viktigt att inte endast golvet tas i beaktning vid utformningen av gaturummet, utan att även fasaderna och taket får lika stor roll i gestaltningen.

Gehl beskriver att långa raka gator kan upplevas tråkiga innan man ens börjat gå längs dem, eftersom de inte erbjuder några intressanta upplevelser längs vägen. Han föreslår istället att gatan kan delas upp i kortare segment, med torgbildningar som naturligt bryter upp promenaden, eller att gatan är något krökt. Detta bryter siktlinjen och erbjuder istället att nya vyer öppnar sig medan man promenerar. (Gehl 2010, s. 127)

Det finns inte en enda lösning för hur man gör gator trevliga för gående, utan att erbjuda olika upplevelser är viktigt för att bidra till intresse och mångfald (Bloomberg 2013, s. 38). Detta betyder enligt honom att olika gator ges olika

karaktär. På centrala gator kan stora fria ytor krävas och enhetlig utformning kan vara önskvärd. På huvudgator i olika stadsdelar kan gaturummet vara mer dynamiskt, och verksamheter kan tillåtas att sprida ut sig på trottoaren. Lugnare lokalgator kan ha höga gröna värden, med förgårdsmark och bostäder med fönster mot gatan. Vissa gator är destinationer i sig dit människor går för en specifik upplevelse som att promenera, äta eller shoppa (Bloomberg 2013, ss. 38-39).

## Människans aktiviteter i gaturummet

Gehl (2006, s. 9-11) beskriver tre typer av aktiviteter som sker i det offentliga rummet; nödvändiga, valfria och sociala. Till de nödvändiga aktiviteterna hör vardagligheter som att gå till skolan eller jobbet, göra ärenden och vänta på bussen. Dessa, skriver Gehl, sker i regel oavsett hur den fysiska miljön är utformad. Vidare beskrivs att de valfria aktiviteterna görs om människor har lust och om tiden och platsen möjliggör dem. De inkluderar exempelvis att gå en promenad för att få lite luft eller att stå och njuta av solen. Gehl menar att dessa aktiviteter är särskilt beroende av hur den fysiska miljön är utformad och hur välkomnande den är. Slutligen anser Gehl att de sociala aktiviteterna är beroende av närvaro av andra människor i det offentliga rummet och att de ofta uppkommer utifrån en nödvändig eller en valfri aktivitet. De sociala aktiviteterna beskrivs inkludera barns lek, konversationer och passiva kontakter som att se och höra andra människor. Gehl sammanfattar detta som att

låg kvalitet gällande fysisk utformning innebär att endast helt nödvändiga aktiviteter sker, medan det i en miljö med hög kvalitet kan förekomma många fler olika mänskliga aktiviteter.

Hög kvalitet på stadsrummet är viktigt oavsett om människor ägnar sig åt nödvändiga eller valbara aktiviteter (Gehl 2010, s. 118), och det är i gångfart (5km/h) som man ser staden på nära håll, och kan njuta av dess kvalitet eller störas av att den saknas.

Visuell kontakt mellan byggnaders utsida och insida, särskilt i bottenvåningarna, bidrar till en rikare upplevelse (Gehl 2010, s. 149). En bra gåstad ska fungera dygnet och året om och Gehl nämner snabb snöröjning och belysning som två faktorer som påverkar detta (Gehl 2010, s. 133).

Gehl (2010, s. 134) skriver att människor går, sitter och står där miljön inbjuder dem att göra det. Men många gående betyder inte nödvändigtvis god stadskvalitet. Däremot är valbara aktiviteter så beroende av kvalitet att hur många som vistas på en plats kan ses som ett mått på stadens och rummets kvaliteter (Gehl 2010, s. 134).

Att stå är en typisk kort-tidsaktivitet. Det finns en gräns för hur länge det är bekvämt att stå och för att stå är kraven på platsens kvalitet därför låga. Att som gående stanna till för att exempelvis titta i ett skyltfönster eller hälsa på någon sker spontant och är därför inte så beroende av platsen (Gehl 2010, ss. 135-137).

Att sitta kan vara en längre aktivitet, och ju längre tid man vill sitta ner desto mer omsorgsfullt väljer man sittplats (Gehl 2010, s. 140). Det finns primära och sekundära sittplatser, och Gehl (2010, s. 141-142) menar att båda sorterna behövs. Han beskriver att primära är möblering som är avsedd att sittas på, vilket är bekvämt och att sekundära sittplatser är

mer informella, som möbler med en annan funktion men som man också kan sitta på.

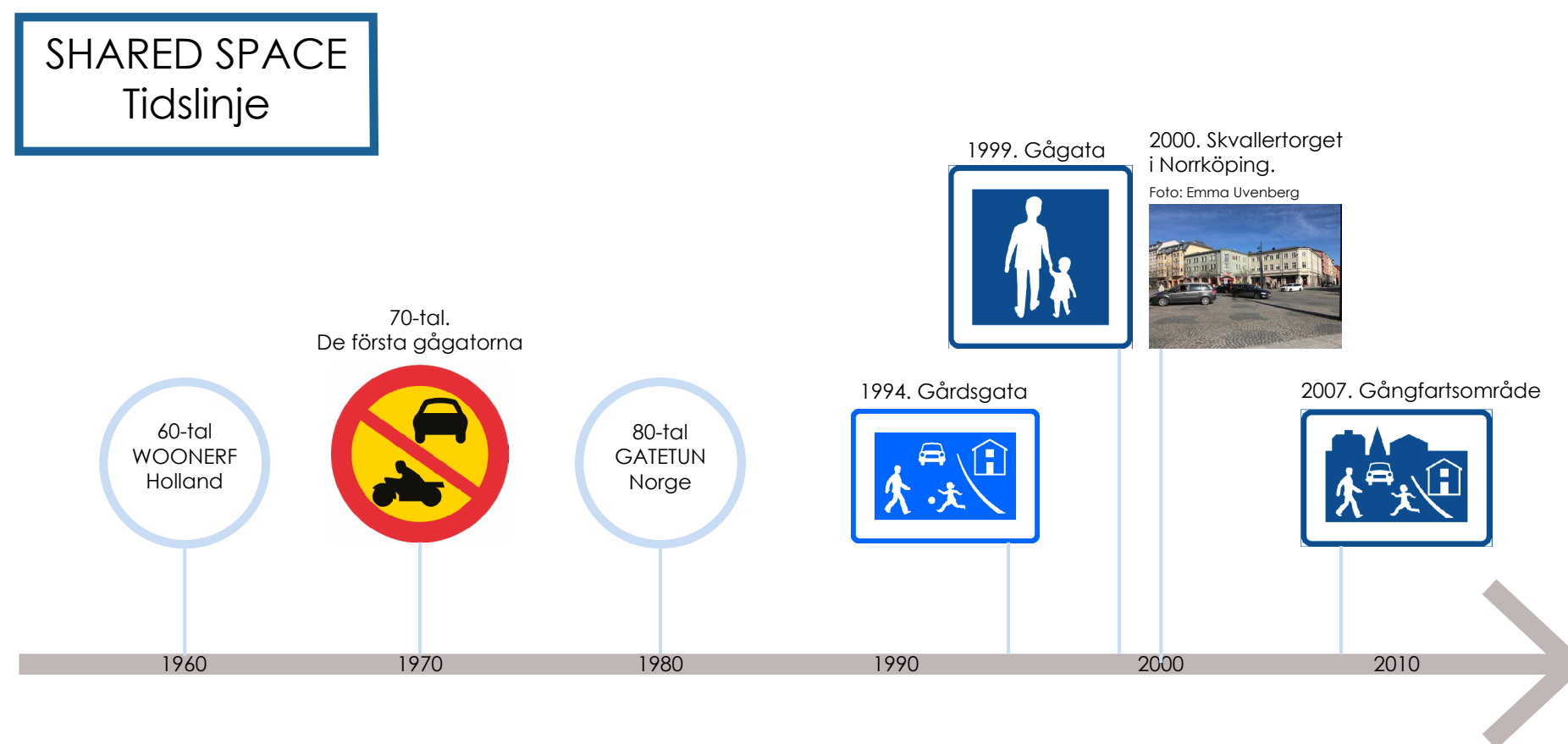
## Trafikplaneringshistoria

Historiskt har olika tankar om trafikplanering kommit och gått. Tre inriktningar som finns för hur trafiksystemet byggs upp är differentiering, integrering samt separering. Enligt Boverket, Trafikverket & SKL (2015, ss. 43-44) betyder differentiering att olika delar i trafikinätet har olika uppgift, till exempel uppdelning i huvudnät och lokalnät. Separering innebär att långsamma flöden skiljs från stora och snabba, rumsligt eller tidsmässigt. Integrering är att trafikslagen blandas, vilket ställer högre krav på utformning och lägre hastighet. (Boverket, Trafikverket & SKL 2015, ss. 43-44)

En grundläggande filosofi inom planering av staden är att

människor samsas på samma yta, men med ökande biltäthet och högre fordonshastigheter började trafikseparering planeras in för att öka trafiksäkerheten (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s 7). Som en reaktion mot den ökade biltrafiken anlades gångator längs butiksgator i många städer i Sverige, men själva vägmärket *Gågata* fanns inte än, utan gatorna regleras på andra sätt (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 20; Åström 1993, s. 80).

En vanlig trafikseparering delar upp gångtrafikanter, cyklister och bilister, vilket medför att de olika trafikslagen är helt skilda från varandra och ingen interaktion sker mellan dem (Gehl 2006, s. 109). Resultatet blir enligt Gehl att upplevelsen av färden blir tristare. Med dagens tankar kring social hållbarhet, miljö och hållbar stadsutveckling har man sakta börjat gå ifrån trafikseparering och kunskapen gällande utformning av integrerade ytor har ökat. Dessa



Figur 3. Här visas en sammanställning av när olika koncept och regleringar som premierar gående uppkom, från Woonerf i Holland på 60-talet till dagens svenska gångfartsområden.



idéer får ta en allt större plats inom stadsplaneringen, vilket har blivit ett sätt att ge tillbaka gatan till människorna (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 7-9). Idéen att integrera trafiken på de gåendes villkor introducerades på 60-talet i Holland, dessa lösningar kallades *Woonerf* (Gehl 2006, s. 111). Gehl skriver att dessa gator är gestaltade för gångtrafikanter och bilen är tillåten men tvingas köra sakta mellan lekplatser och vistelseytor. Inspirerat av woonerf införs *Gatetun* på 80-talet i Norge. Dessa gator har ingen zonering, ingen genomfartstrafik och hastigheten begränsas till gångfart (Trafikverket 2011, s. 69). Helt bilfria områden skulle såklart vara det absolut bästa och säkraste för gående och för vistelse, men då bilen är en så stor del av dagens samhälle är den holländska idéen om trafikintegrering en väldigt bra kompromiss menar Gehl. När trafiken består av gående och långsamtgående fordon är det inte något som hindrar att vistelse och aktiviteter kan ske på gatorna (Gehl 2006, ss. 111-112).

I Sverige införs 1994 vägmärket *Gårdsgata*, och här sker trafiken på gåendes villkor (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman (2008, s. 21). År 1999 införs vägmärket *Gågata*, på dessa gator gäller gångfart, väjningsplikt mot gående och ingen genomfartstrafik utom för cykel (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 20-21). År 2000 byggs Skvallertorget i Norrköping om (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 25), vilket är det mest kända exemplet på shared space i Sverige. År 2007 ersätts vägmärket *Gårdsgata* av *Gångfartsområde*. På gångfartsområdet gäller gångfart och fordon har väjningsplikt mot gående (Trafikverket 2011, s. 57).

Fungerande trafik är nödvändigt för en fungerande stad, men just biltrafiken får inte ta över staden eftersom risken då är att “en attraktiv och hållbar stadsutveckling försvåras” enligt skriften TRAST (Boverket, Trafikverket & SKL, 2015,

s. 42). Dagens trafikplanering utgår inte längre från att öka biltrafikkapaciteten, utan från att göra andra färdssätt mer attraktiva. Bilanvändningen kan minskas på flera sätt; (1.) ändrade resor genom samordning, andra färdmedel eller ändrade målpunkter, (2.) hög standard för andra trafikslag, (3.) ekonomiska styrmedel (Boverket, Trafikverket & SKL, 2015, ss. 12, 14). Vi som landskapsarkitekter kan framför allt bidra till den andra punkten, genom att utforma gator där andra färdmedel än bilen prioriteras. Hur gen en väg är påverkar konkurrensen mellan olika trafikslag och fotgängare är de som påverkas mest av omvägar varför gångnätet bör vara genast (Boverket, Trafikverket & SKL, 2015, s. 44). Att gestalta gator som shared space, där det är smidigare att ta sig fram till fots än med bil, är ett sätt att göra detta.

## Shared space

Som nämnt tidigare finns det många begrepp för att beskriva att olika typer av trafikanter samspelar på samma yta. I detta arbete använder vi *shared space*, men vi liknar det även med begreppet integrerat frirum och olika regleringar, framförallt *gångfartsområde*.

Det finns för- och nackdelar med en utformning som shared space. Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman (2008, s. 6) anger att fördelarna inkluderar låga hastigheter, färre olyckor, ökat samspel mellan trafikanter, liv och rörelse, bättre framkomlighet för gående samt att vackra unika platser skapas. Vidare skriver de att nackdelarna inkluderar svårigheter för synskadade och rörelsehindrade samt sämre framkomlighet för busstrafik och även andra fordon. Hamilton-Baillie (2008, s. 138) hävdar att “*Publicity and awareness of successful schemes is critical to overcoming scepticism and ambivalence about the often counter-intuitive outcomes of shared space*”. Våra slutsatser är att fungerande lösningar för den här typen av gator måste uppmärksammas mer, och människor måste förstå hur de

ska använda gatorna, för att de ska kunna bli välfungerande.

Shared space-gator kan ses som lyckade rent säkerhetsmässigt, och den positiva effekten kan bero på flera saker (Trafikverket 2011, s. 11). Trafikverket nämner att ökad osäkerhet och därmed förhöjd uppmärksamhet leder till färre olyckor. Den positiva effekten skulle också kunna bero på att färre använder ytan eller helt enkelt på att fordonen kör långsamt. Trafikverket tar också upp ett problem; den nya gatuutformningen med “förskönade ytor och strödd möblering” bidrar inte till förståelse för hur ytan ska användas, vilket en traditionellt utformad gata gör. Trafikverket poängterar dock att en viktig förutsättning för att en shared space-yta ska fungera väl är att fordonen håller en låg hastighet (Trafikverket 2011, s. 16). En gata som utformas på detta sätt är trafiksäker om bilarna inte kör fortare än 20km/timme (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 5).

Traditionella gestaltungs-element som kantstöd kan behöva undvikas på shared space-gator. Istället kan markmaterial, möblering och belysning göra det tydligt för människor hur och var de kan röra sig och vistas (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 67). Utrustning på shared space-gator kan dock ställa till problem som inte är lika påtagliga på traditionella gator. Pollare som är till för att styra trafiken riskerar att bli påkörda om de ligger utanför förarens fokus och kan dessutom försvåra vinterunderhållet (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 78). Författarna nämner också att det är viktigt att tänka på att underhålla markmaterialet. En positiv aspekt som de beskriver med att sprida ut trafiken är att det minskar risken för körspår från bilarna. En annan viktig sak att tänka på är ledstråk för synskadade, som ska finnas på öppna ytor (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 76). De skriver att ledstråk om möjligt ska vara naturliga, som husväggar, räcken eller strukturskillnader mellan ytor.

Fördelningen mellan vistelse och rörelse varierar mellan olika shared space-typer eftersom alla dessa platser är unika (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 9). De skriver att detta beror på att platser har olika förutsättningar och eftersom det finns olika mål med en sådan utformning.

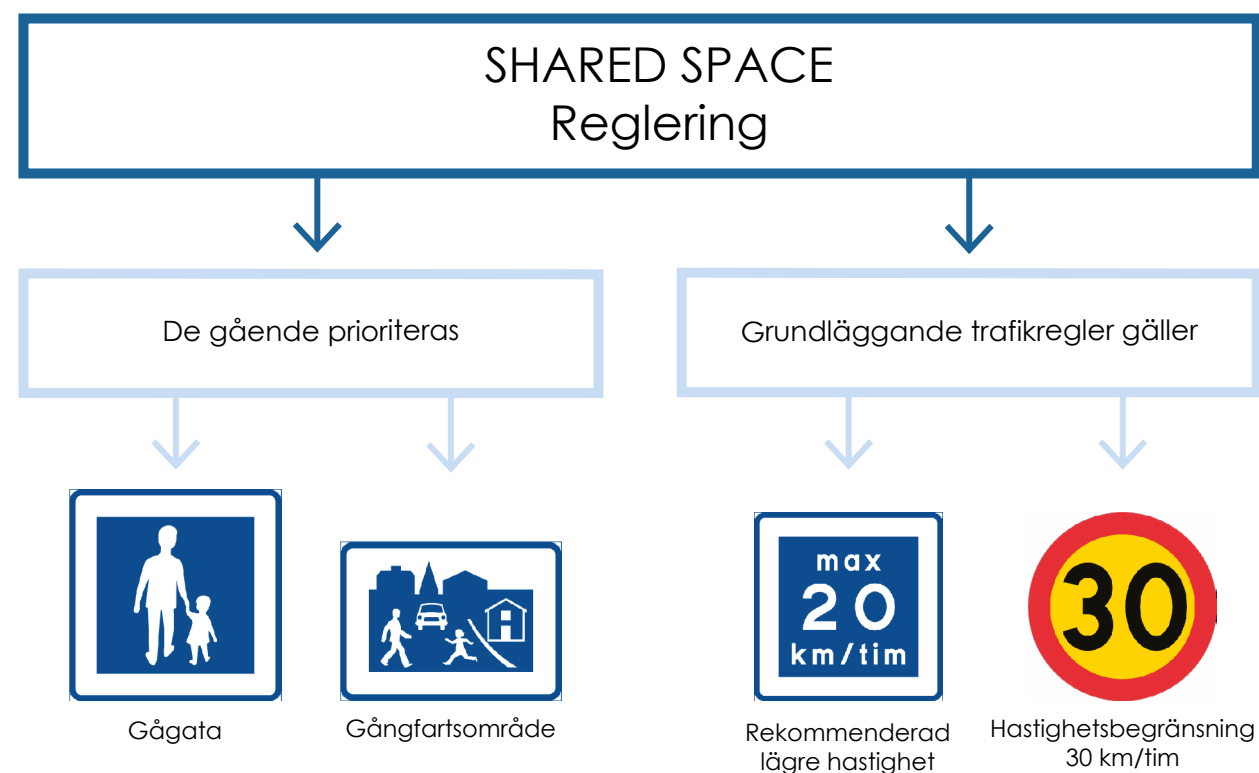
Figur 4 visar de vägmärken som kan vara aktuella på shared space-gator. Antingen regleras trafiken så att gående har prioritet, alltså som *gågata* eller *gångfartsområde*, eller så ska samspelet mellan trafikanterna ske enligt grundläggande trafikregler, och regleringen är då *rekommenderad lägre hastighet* eller *hastighetsbegränsning*. Grundläggande trafikregler betyder att alla trafikanter ska vara varsamma och inte i onödan hindra annan trafik, att gående ska använda gångbana eller vägren om det finns och annars hålla sig till vänster på körbanan (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 17-18).

### Gångfartsområden

Gångfartsområden har under de senaste åren blivit allt vanligare i Sverige, och idag ligger det beslut om ca 600 gångfartsområden i hela landet. Dessa gångfartsområden har alla varierande utformning och olika karaktär (Trafikkontoret 2016, s. 4). Det finns däremot stora problem med dessa gator menar Trafikkontoret i Stockholm. De har fått in många klagomål från stadens invånare, där det framkommit att gångtrafikanterna känner sig otrygga och osäkra att vistas på samma yta som fordonen, som upplevs röra sig i för höga hastigheter (Trafikkontoret 2016, s. 4). Ett av de större problemen med dagens gångfartsområden är helt enkelt den höga hastigheten på fordonen, och att det känns onaturligt för de gående att röra sig över hela ytan. Det bildas en zoneringsvilket leder till att gångfartsområdet används som en helt vanlig gata med ett körfält och en separerad gångbana. Trafikkontoret (2016, ss 4-5) menar i sitt dokument *Riktlinjer för gångfartsområde* att det även måste finnas förutsättningar för stora gångflöden

för att ett gångfartsområde ska fungera väl. Sedan måste gångtrafikanterna uppmuntras till att vistas på hela ytan och ta hela gatan i anspråk. De beskriver också att en stor mängd folkströmmar tillsammans med en bra utformning kommer att sänka hastigheten på fordon och ge tydliga tecken till förarna att gatan är anpassad utefter de gåendes villkor och att motorfordon är underordnade.

Gällande utformningen menar Trafikkontoret (2016, s. 9) att vissa utformningsprinciper bör följas. Dessa inkluderar att bryta siktlinjer, undvika zoneringsmen skapa en skyddad zon, utforma för enkelriktad trafik men göra det möjligt att mötas, möblera för vistelse, undvika parkering, tydliggöra entréerna till området, utforma så att utryckningsfordon kommer fram. Dessutom nämner de en hel del mått att hålla sig till av praktiska skäl.



Figur 4. Här visas olika regleringsformer som kan vara aktuella på shared space-gator.

### Vad vi tar med oss

Till gestaltningen:

- Satsa på vistelse
- Undvik parkering på gatan
- Stora folkströmmar fungerar som hastighetsdämpare
- Ta hänsyn till hela gaturummet
- Möjliggör och utforma med omsorg för de valfria och de sociala aktiviteterna
- Kontakt mellan husens utsida och insida ger en rikare upplevelse

Till diskussionen:

- Trygghet, otrygghet, säkerhet
- Zonerings - bra eller inte?
- Separering, integrering
- Nödvändiga, valfria och sociala aktiviteter

# SAMTALSINTERVJUER

Här presenteras en sammanfattning av de fem samtalsintervjuer som gjordes med trafikplanerare och landskapsarkitekter yrkesverksamma i Stockholms stad. Vi intervjuade två landskapsarkitekter; Agneta Schill och Emma Wirén på Exploateringskontoret i Stockholm, tre trafikplanerare; Eleonore Bjelke från Trafikkontoret, Patrik Berglin från Exploateringskontoret och Åsa Lilja, konsult från Tyréns. Allt som presenteras här kommer från intervjuerna, det är alltså inte våra egna tankar.

## Tankar och erfarenheter

Resultaten av intervjuerna presenteras utifrån några övergripande teman/utmaningar som återkom i flera intervjuer. Dessa är; vikten av att klargöra syftet, utformningen av gatan, gatans förutsättningar, beteendemönster, trygghet och tillgänglighet, zonerings eller inte samt att det är viktigt att planeringen sker i ett tidigt skede.

*“Skapar man en sådan här gata på fel ställe och på fel sätt så är det det sämsta konceptet som finns! Men rätt gata ger vistelsemöjligheter och folkliv.”*

*- Åsa Lilja*

### Personliga tankar

Bland de intervjuade rådde generellt en positiv inställning till shared space som gatutyp. Sådana gator ger möjlighet till vistelse på ett sätt som en traditionell gata inte gör, och ger utrymme åt människan. Detta är väldigt värdefullt i dagens samhälle med högexploatering och allt tätare stad. Däremot

poängterade de intervjuade att en förutsättning för att det ska fungera bra är att platsen har rätt förutsättningar, och det kan vara väldigt svårt att pricka rätt. *“Skapar man en sådan här gata på fel ställe och på fel sätt så är det det sämsta konceptet som finns! Men rätt gata ger vistelsemöjligheter och folkliv.”* enligt Åsa Lilja, trafikplanerare på Tyréns i Stockholm (2017-02-22). Däremot ansåg alla intervjuade att det inte finns några bra exempel på välfungerande shared space-gator i Stockholm, men nämnde enstaka exempel från andra städer, exempelvis Skvallertorget i Norrköping.

### Klargör syftet

Något som återkom i alla intervjuer var att det är otroligt viktigt att klargöra gatans syfte, det vill säga ställa sig frågan: Varför är denna typ av gata önskvärd? Alltför ofta är detta inte tydligt, varken för användarna eller de som planerar gatan. Vilken funktion ska gatan ha? Hur ska den se ut?

### Utformningen

De intervjuade menade att när syftet med gatans omvandling väl är klargjort kommer det att styra gestaltningen och huruvida det passar att utforma den som shared space. De vi pratade med menade också att det är viktigt att arbeta med en utformning som är självförklarande gällande hur trafikanterna ska bete sig. Förståelsen för hur gatan ska användas och hur användarna ska förhålla sig till den ska inte vara beroende av trafikskyltar. Detta, berättar de intervjuade, kan göras med hjälp av t.ex. möblering, skala och material. Vad berättar gatans möblering? Gaturummets väggar (husfasaderna) kan visa vilken typ av gata det är, så det är bra att se till hela det tredimensionella gaturummet

vid utformningen. Entrén till gatan är viktig så att framför allt bilen känner att det händer något nytt och då blir extra vaksam.

De tipsar också om att göra det trångt för bilen, och att utforma för enkelriktad trafik även om man planerar för dubbelriktad. Ett stort flöde av människor bidrar till att bilisterna håller lägre hastighet. Upphöjningar i marken har samma effekt. De menar också att man ska undvika parkering för att inte generera trafik. Fler tips som kommer upp under samtalen är att bryta siktlinjer exempelvis med träd och flerstammiga träd, och inte ha för långa raksträckor.

Idag ser många gångfartsområden, gånggator och andra shared space-typer i Sverige väldigt olika ut. Alla har sin individuella unika utformning. Detta gör att människor inte får någon igenkänningsfaktor för denna typ av gata. För att denna typ av gata ska bli igenkännbar, och därmed lättavläst av fordonsförare och andra användare, kan det vara bra med något i utformningen som signalerar vad det är för typ av gata.

En av de intervjuade landskapsarkitekterna ställde sig frågande till att gå ifrån stadens språk med fasader, trottoarer och körbanor, då risken är att man skapar något som inte känns som Stockholm.

### Gatans förutsättningar

Som nämnt ovan framkom det i samtalen att det är gatans förutsättningar som kommer avgöra om det kommer bli ett



lyckat shared space eller inte. De vi pratade med menade att man bör börja att läsa av och titta på platsen och dess förutsättningar innan beslut tas att en viss gata ska bli t.ex. gångfartsområde. Frågor man bör ställa sig är: Hur ser bottenvåningarna ut i byggnaderna längs gatan? Är det ett aktivt gränssnitt med verksamheter i bottenvåningarna? Finns det sådana verksamheter som skapar naturlig rörelse som korsar gatan? Hur kommer flödet av människor se ut på gatan? Stort flöde av gående är en av de viktigaste förutsättningarna för att ett shared space ska fungera väl. Det ska vara fler gående än motorfordon. Sedan är det även viktigt att utformningen av gatan ger möjlighet till och inbjuder de gående att ta hela gatan i anspråk, men vad är det egentligen som krävs för att åstadkomma det?

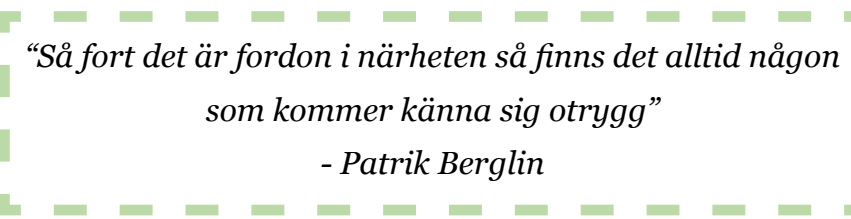
**Beteendemönster**

Under samtalen kom funderingar upp om det kan vara en kulturell fråga hur vi använder våra gator och huruvida shared space fungerar väl. Hur man använder och betar sig på gatan skulle kunna bero på skalan. Italien och Holland nämns som exempel på länder där gatorna används mer för vistelse. Även Malmö nämns som ett fungerande exempel, kan det bero på människor där har andra vanemönster, är det bara en tidsfråga innan det börjar fungera även här, eller är det beroende av vissa förutsättningar? Även om vi inte har samma vanemönster här, kanske vi har andra? När man skapar något nytt tar det tid för användarna att anpassa sitt beteende eftersom de är vana vid traditionella gator.

**Trygghet och tillgänglighet**

Det finns många svårigheter med att utforma shared space-gator. För att det ska fungera måste gående ta för sig, men hur får man dem att göra det? Det finns grupper som inte alls är bekväma att gå mitt i gatan, som barn och äldre. “Så fort det är fordon i närheten så finns det alltid någon som kommer känna sig otrygg” säger Patrik Berglin, Trafikplanerare på Stockholms Exploateringskontor (2017-

02-17). Synskadade och rörelsehindrade är andra grupper som förlorar på denna typ av gatuutformning, vilket kommer upp under flera av samtalen. Tillgängligheten måste kanske inte lösas på dessa gator, så länge det finns andra alternativa vägar, funderar en av de intervjuade.



Under intervjuerna framkommer det även att det kan vara värt att fundera på om de största fordonen måste fram på denna typ av gata, eftersom det då blir för enkelt för privatbilar att sig fram. Bilar och gående fungerar ändå bättre att blanda än cykel och gående, cyklar är snabba och tysta, och ett stort flöde av cyklar fungerar inte på dessa gator.

**Zonering - icke zonering?**

Zonering är en fråga vi diskuterade flitigt under samtalen. Trafikplanerarna var noga med att betona vikten av att inte skapa zonering på gatan. Däremot bildas det lätt en zonering ändå på grund av de tillgänglighetskrav som finns, med ledstråk som behövs för synskadade. De intervjuade menade att det är en extremt svår fråga hur man skapar trygga zoner för de som behöver, men utan att det samtidigt blir en zonering av gatan. Landskapsarkitekt Emma Wirén på Stockholms Exploateringskontor är däremot inte lika övertygad i frågan om zonering eller icke-zonering, men menar att det kan vara skönt för de gående att veta exakt var bilen kommer köra, så att den inte bara kör hipp-som-happ. I Värtan i Stockholm arbetar Emma med ett projekt med shared space, och på en av gatorna vill hon ha en avskiljare i markmaterialet för att visa riktning och anvisning för bilen var de ska hålla sig. Detta är inget de trafikplanerare i allmänhet förespråkar då ett regelrätt gångfartsområde inte ska ha sådan zonering. Men Emma vill ge bilen en riktning

så de känner att de inte kan köra överallt. Med denna avgränsning i form av en linje vill hon styra bilarna men inte de gående, som fortfarande ska känna att de kan gå över hela ytan.

**Planering i tidigt skede**

För att shared space-gator ska bli välfungerande är det viktigt att olika yrkesprofessioner som landskapsarkitekter, trafikplanerare och stadsplanerare, arbetar tillsammans i ett tidigt skede. Vi måste zooma ut och lösa problemen i dialog mellan varandra. För att leda bort bilen och avlasta en planerad gångfartsgata från motorfordon måste detta tas upp i tidigt planeringsskede och övrig trafikplanering måste även då diskuteras.

**Vad vi tar med oss**

Till gestaltningen:

- Gående bidrar till att bilister håller lägre hastighet
- Gör det trångt för bilen
- Bryt siktlinjer exempelvis med träd och flerstammiga träd, inte för långa raksträckor
- Möblera för vistelse
- Undvik parkering
- Tydlig entré till gatan

Till diskussionen:

- Zonering eller inte?
- Hur går shared space ihop med trygghet?
- Varför saknas välfungerande exempel?



# FÖREBILDER

Här beskrivs utformningen av tre platser som vi inte gjort platsobservationer på, men som på olika sätt inspirerat oss i arbetet, och inte minst varit viktiga för diskussionsavsnittet. Dessa platser är Klostergatan i Växjö, Skvallertorget i Norrköping och innanför murarna i Visby. Platserna har kommit upp under samtal och i litteratur. Klostergatan och Skvallertorget är platser vi inte har besökt utan enbart studerat genom litteratur. Klostergatan utmärker sig med ett tydligt och starkt koncept och fokus på möblering. Skvallertorget särskiljer sig från andra platser i detta arbete eftersom det är ett torg och inte en gata. Visby innerstad besökte vi under arbetet och platsen har en speciell gatustruktur som skiljer sig mycket mot hur städer planeras idag. Dessa tre platser beskrivs mer ingående på de kommande sidorna.



*Bild 1. Klostergatan, Växjö. Foto: o2landskap*



*Bild 3. Innanför murarna, Visby.*



*Bild 2. Skvallertorget, Norrköping. Foto: Emma Uvenberg*



# Klostergatan, Växjö

Klostergatan är en central gata i Växjö som nyligen byggts om till gångfartsgata (Lekberg Hellström 2016, ss. 78-80). Uppdraget beskrivs ha inneburit att utforma en gata med utrymme för lek och möten. Resultatet blev en 80 meter lång lek/sittskulptur i trä med integrerad belysning, som kan användas på olika sätt och av olika grupper på olika tider, enligt Lekberg Hellström. Vidare beskrivs att skulpturen är placerad på den sida av gatan som har minst antal entréer, med fallskydd på vissa delar. I övrigt visar planen att gatan har sammanhängande markmaterial utom den skyddade zonen mellan lekskulpturen och ena fasaden som har ett

tydligt avvikande markmaterial, men i samma nivå. Enstaka träd är placerade på samma sida av gatan som lekskulpturen. Projektet har fått viss kritik. Sverigedemokraterna skriver genom Anders Forsberg (2017) att situationen på gatan är kaosartad, med irriterade näringsidkare, förvirrade bilister och felparkerade bilar som hindrar varutransporter.

## Vad vi tar med oss

Till gestaltningen:

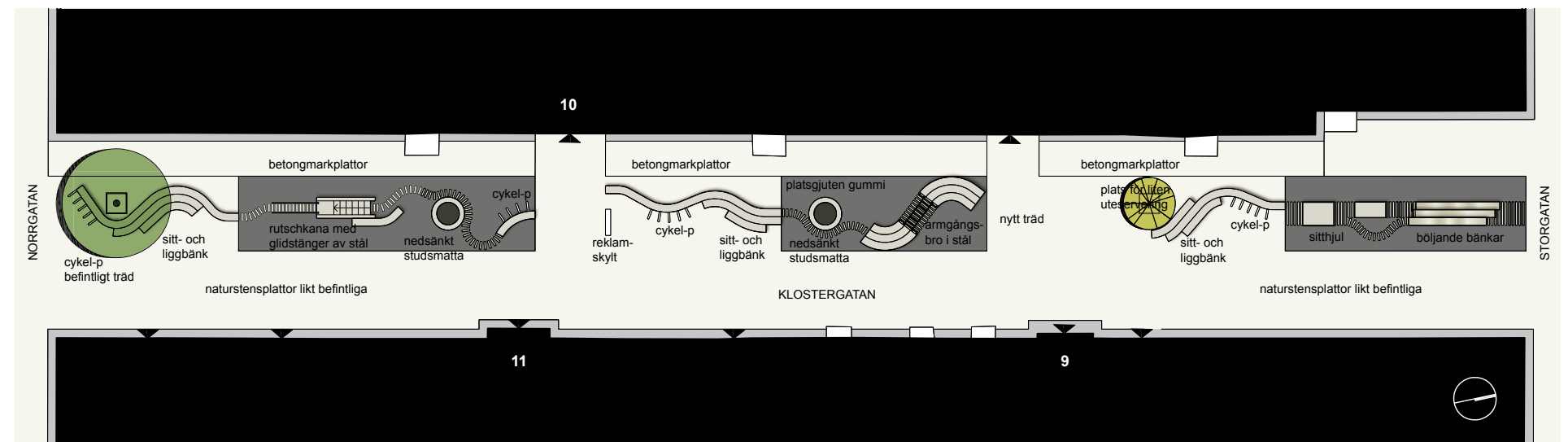
- Lek kan vara en del av en gata
- Kombinera olika funktioner i samma möbel

Till diskussionen:

- Vilka funktioner vill vi ha på våra framtida gator?
- Hur kan förvirring undvikas på shared space-gator?



Bild 4. Bilden visar en del av den långa multimöbeln på Klostergatan. Foto: o2landskap



Figur 5. Illustrationsplan Klostergatan. Här kan man se att möbeln har flera olika funktioner. Illustration: o2landskap



# Skvallertorget, Norrköping

Skvallertorget i Norrköping var en korsning med signalreglering som år 2000 byggdes om till en shared space-yta, idag utformad som ett torg med regleringen *Rekommenderad lägre hastighet* på 30 km/h (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, ss. 25, 27.) Författarna skriver vidare att anledningen till ombyggnationen var att universitetet skulle etableras i närheten, vilket förväntades leda till ökat antal fotgängare i korsningen. Det var också en olycksdrabbad korsning med ca 6 olyckor per år och därför behövdes en mer trafiksäker passage. Ett mål, förutom att höja säkerheten, var att ge utrymme för social interaktion, möten och vistelse enligt Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman. De beskriver att ytan utformades som en torgyta med inspiration från Medelhavet och höjdes upp för att fungera som

hastighetsdämpning. Vidare beskriver de att allmänheten förhöll sig tveksam till förändringen, men platsen med tiden blivit allt mer omtyckt och omskriven som ett framgångsrikt projekt. Platsen har fått mer liv och rörelse, men det råder fortfarande en del osäkerhet kring förståelsen av platsens trafikregler. Sedan ombyggnationen har antalet olycksfall minskat, och inga allvarliga olyckor har inträffat. Bland funktionshindrade uppfattas dock platsen idag som rörig och svår att passera (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, ss. 28, 32-33).

## Vad vi tar med oss

Till gestaltningen:

- Tydlighet gällande hur man får och kan röra sig och vistas

Till diskussionen:

- Fungerar shared space bättre på torg än på gator?
- Hur fungerar shared space för funktionshindrade?
- Lägre hastigheter kan bidra till högre säkerhet men inte nödvändigtvis högre trygghet



Bild 5. Här syns hur bilar kör i olika riktningar över torget.  
Foto: Emma Uvenberg

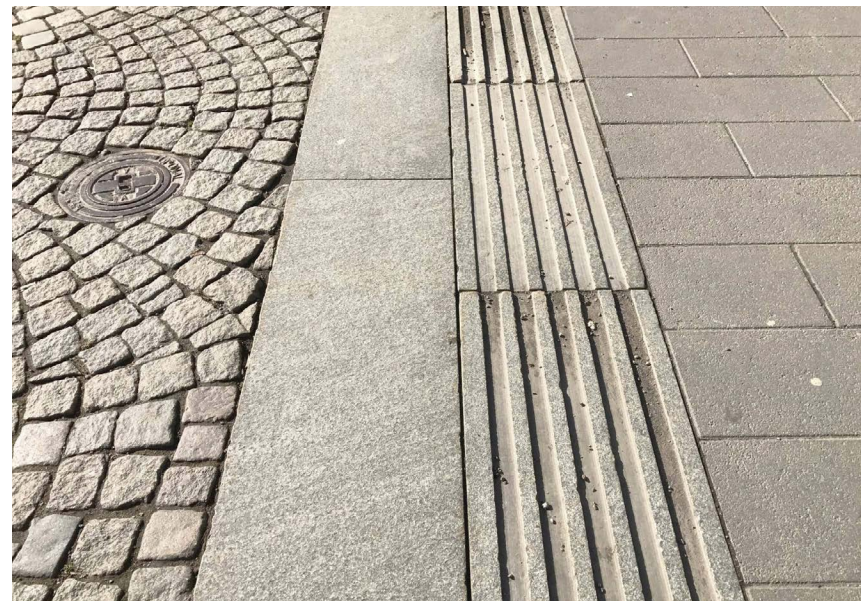


Bild 6. Markmaterial på torget. Smågatsten på den större öppna ytan möter granitplattor med ledstråk. Foto: Emma Uvenberg

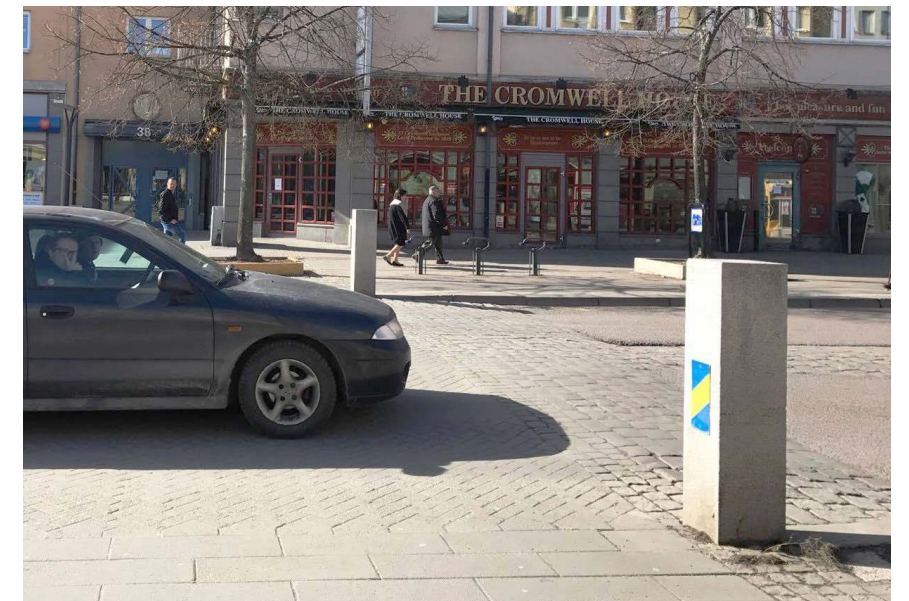


Bild 7. Hela skvallertorget ligger något upphöjt från omgivande gator. Foto: Emma Uvenberg



# Innanför murarna i Visby

Visby innerstad har en unik gatu- och kulturmiljö skriver Gotlands Kommun (2005, s. 2). Vidare beskrivs att gatorna inte planerades för bilar men att de trots allt finns där idag. De många sevärdheterna och verksamheterna gör att oskyddade trafikanter använder hela trafiksystemet och bilarna ska vara där på deras villkor enligt Gotlands kommun. Låg hastighet på bilar är nödvändigt på grund av många fotgängare i kombination med trånga gaturum och smala eller inga trottoarer (Gotlands kommun 2005, s. 43). Vi besökte Visby i mars 2017 och kunde konstatera att skalan på gaturummen i Visbys innerstad skiljer sig avsevärt från nyexploaterade områden i storstäder. Visbys gator är i regel mycket smala, och husen låga, många tre våningar

eller lägre. Strukturen är också en annan än rutnätsstaden, med slingriga gator som bildar ett oregelbundet nätverk. Att gatorna inte är raka gör, upplevde vi, att motorfordonen måste sänka farten och vara uppmärksamma. Många gator och ytor innanför murarna i Visby är reglerade som gångfartsområden. De smalaste gatorna är i regel enkelriktade. Markmaterialet varierar men många gator har olika kombinationer av kullersten, smågatsten och storgatsten.

## Vad vi tar med oss

Till gestaltningen:

- Enkelriktade gator kan vara en lösning då utrymmet för bilen är eller önskas bli begränsat
- Andra markmaterial än asfalt kan bidra till upplevelsen att gående har prioritet

Till diskussionen:

- Vilken skala är lämplig på en gata?
- Vilken gatustruktur är lämplig i städer?



*Bild 8. I Visby innerstad finns många smala gator där bilar får köra på gåendes villkor. I denna bild syns också hur ett café ställt ut bord och stolar på gatan.*



*Bild 9. Många gator i Visby regleras som gångfartsområde.*



*Bild 10. Exempel på markmaterial i Visby, här syns kullersten i kombination med smågatsten.*



# PLATSOBSERVATIONER

Här beskrivs resultaten av observationerna på Götgatan, Dragarbrunnsgatan, Stallgatan samt Pippi Långstrumps gata. Platserna valdes utifrån egna erfarenheter och diskussion med vår handledare och biträdande handledare. Observationerna har gett oss en bild av hur människor rör sig och vistas på shared space-gator.

Platsobservationerna beskrivs detaljerat på de kommande sidorna. Först beskrivs hur respektive gata är utformad, sedan resultaten av observationerna av rörelsemönster och vistelse, och vår analys av varje gata. Rörelsemönster och vistelse observerades för de olika trafikanterna gående, cyklister och bilister. Endast stående personer observerades, vi såg ingen som satt ner på någon av gatorna. På vissa av gatorna förekom ingen vistelse och/eller så observerades inte alla kategorier av trafikanter, vilket är anledningen till att vissa kartor saknas.



*Bild 11. Götgatan, Stockholm.*



*Bild 12. Dragarbrunnsgatan, Uppsala.*



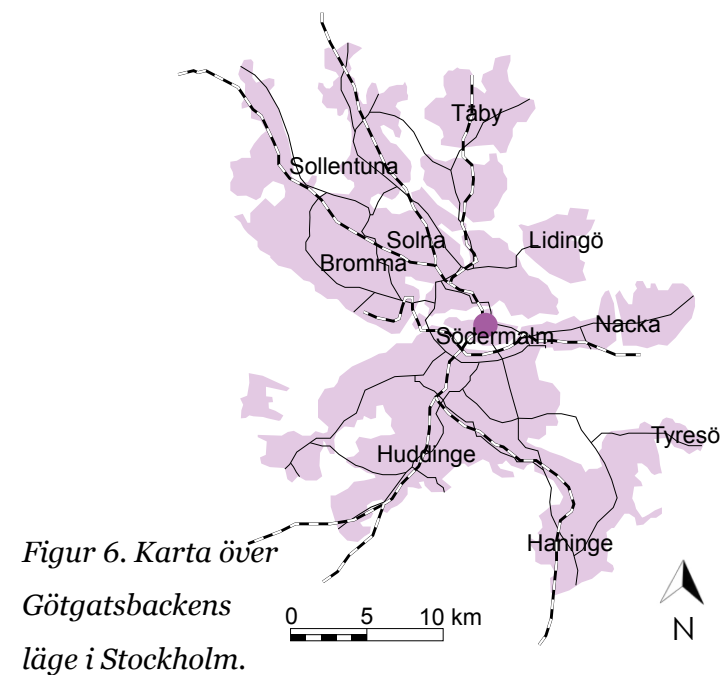
*Bild 13. Stallgatan, Stockholm.*



*Bild 14. Pippi Långstrumps gata, Stockholm.*



# Götgatan Stockholm



Figur 6. Karta över  
Götgatsbackens  
läge i Stockholm.

Gatutyp: stadsgata.

Regleringsform: Gågata, motortrafik förbjuden kl. 11-06 alla dagar

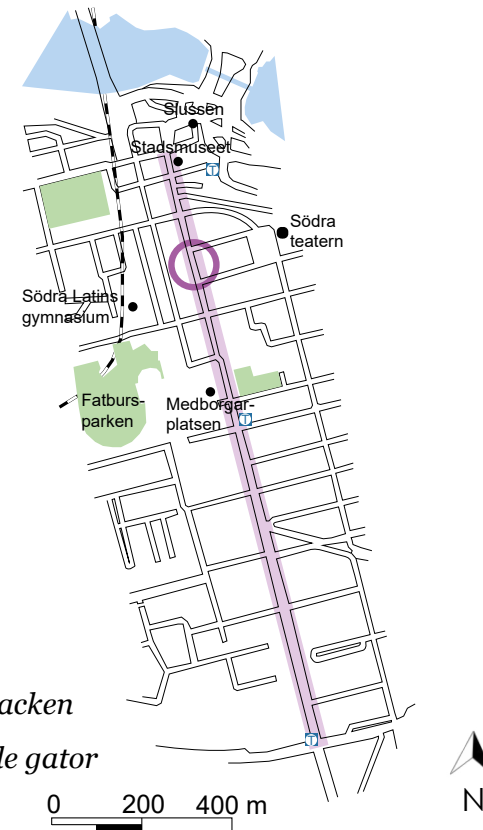
Observation: Förmiddag fredag 2017-02-03.

Mulet väder och barmark, ca -2°C

Rörelsemönster och vistelse observerades två gånger, eftersom olika regler gäller på gatan vid olika tider på dygnet. Den första observationen (10+10 minuter) skedde innan kl. 11, den andra (10+10 minuter) efter kl. 11.

## Beskrivning

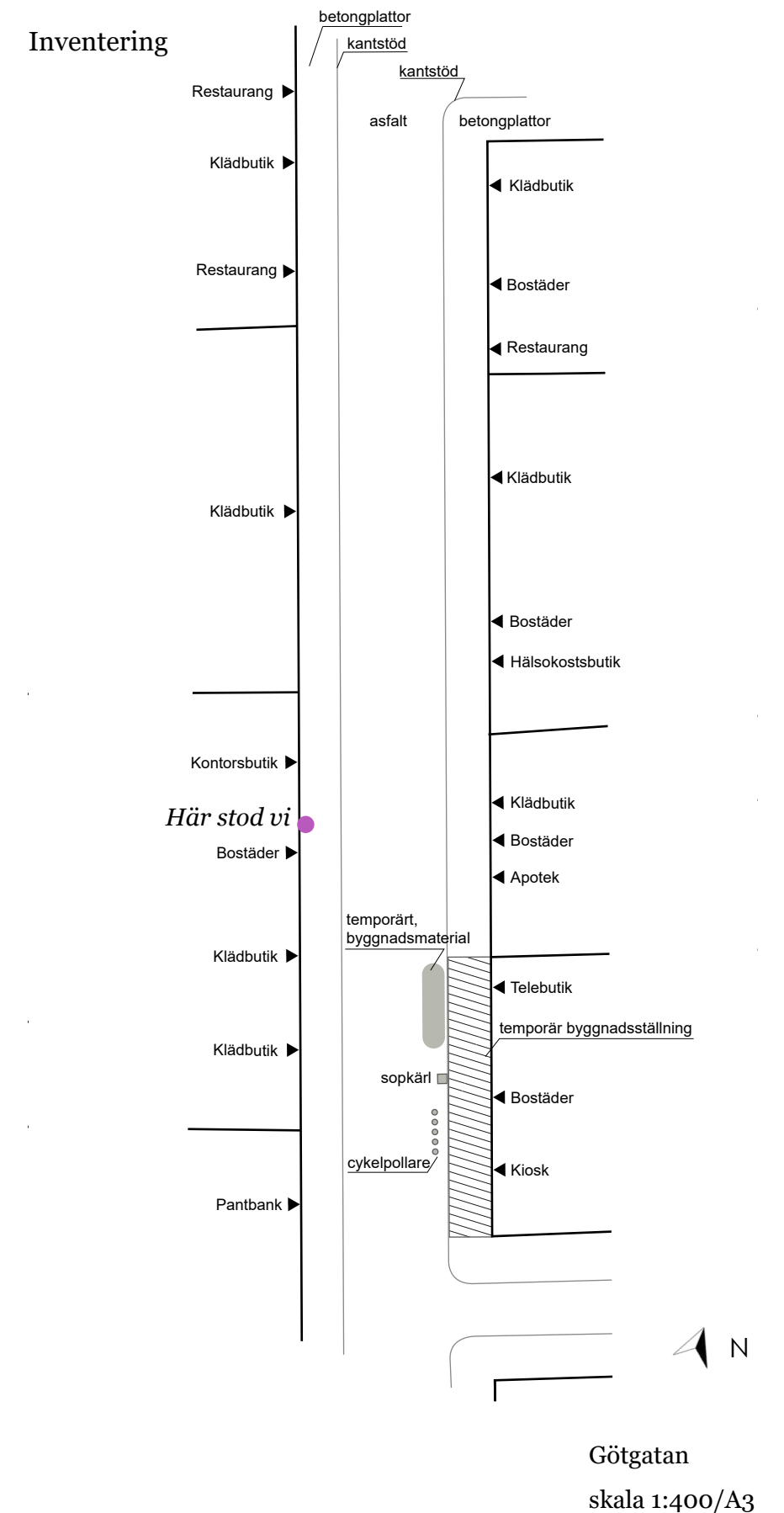
Götgatan ligger nära Slussen i Stockholm. Det är en gata med många butiker i bottenvåningarna, som är 12 meter bred och är utformad som en traditionell gata med körfält och trottoarer. Husen är 4-5 våningar höga, något enstaka hus är 2 våningar högt. Belysning hänger mellan husen. Den enda utrustning som finns på vår del av gatan är en papperskorg och fem cykelpollare. Den del av Götgatan som vi observerade sluttar mot norr, med ett backkrön i södra delen. Sikten är god.



Figur 7. Götgatsbacken  
med kringliggande gator  
och målpunkter.

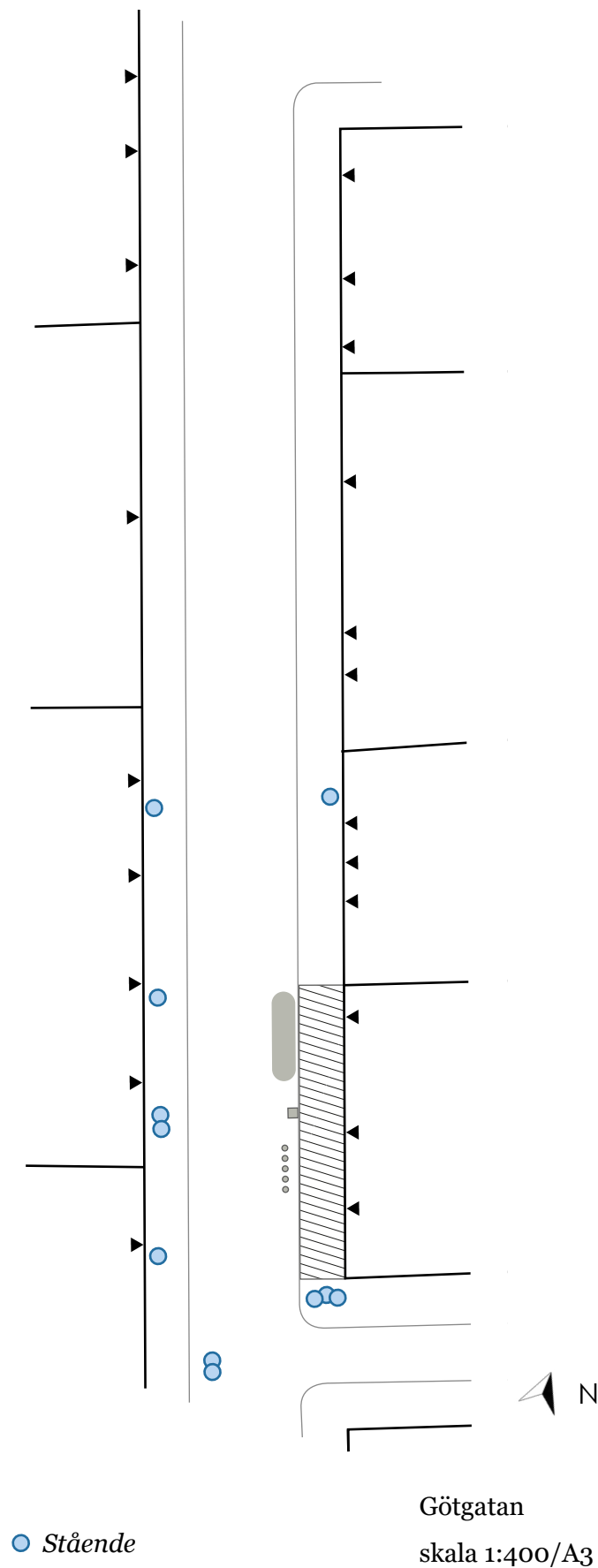


Bild 15. Vid besöket fanns en byggställning och högar med material på en del av den sträcka som studerades (se även figur 8).



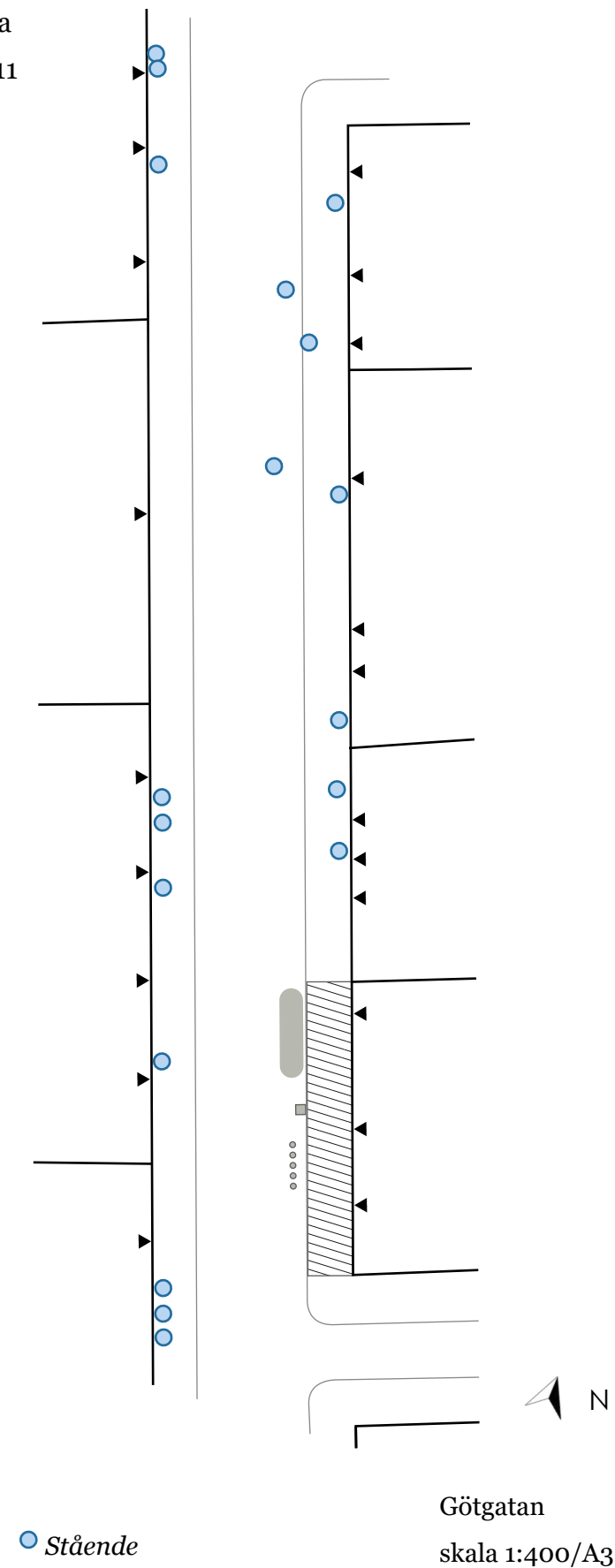
Figur 8. Här syns gatans traditionella utformning med trottoarer och en körbana, och hur sparsamt utrustad gatan är.

Vistelsekarta  
INNAN KL 11



Figur 9. Här syns vistelse på gatan vid observationstillfället innan kl. 11. Vi såg bara stående personer, ingen som satt ner.

Vistelsekarta  
EFTER KL 11



Figur 10. Här syns den vistelse som observerades på gatan efter kl. 11. Även vid denna tid såg vi enbart stående, men flera personer.

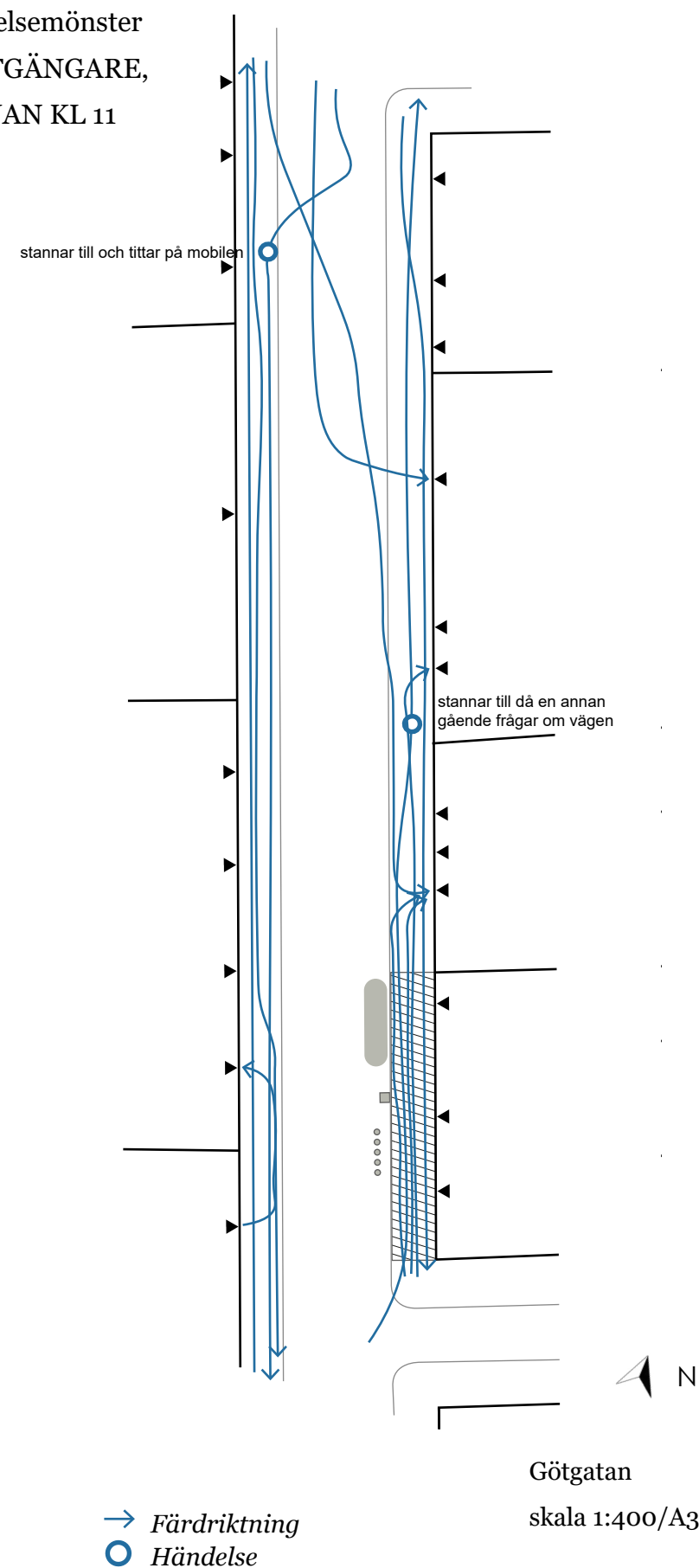
**Analys av vistelse**

I figur 9 och 10 redovisas var människor visades under observationerna. Vi såg endast stående personer, alltså inga sittande eller på annat sätt vistades. Efter kl. 11 var det fler personer som kunde observeras stå på gatan, och mer utspritt över hela sträckan jämfört med det första observationstillfället. Folk ägnade sig däremot åt liknande aktiviteter vid båda tillfällena; de flesta stannade för att titta i ett skyltfönster, ett par andra stod och rökte eller väntade på någon eller något. Vid båda tillfällena stod de flesta på en av trottoarerna.



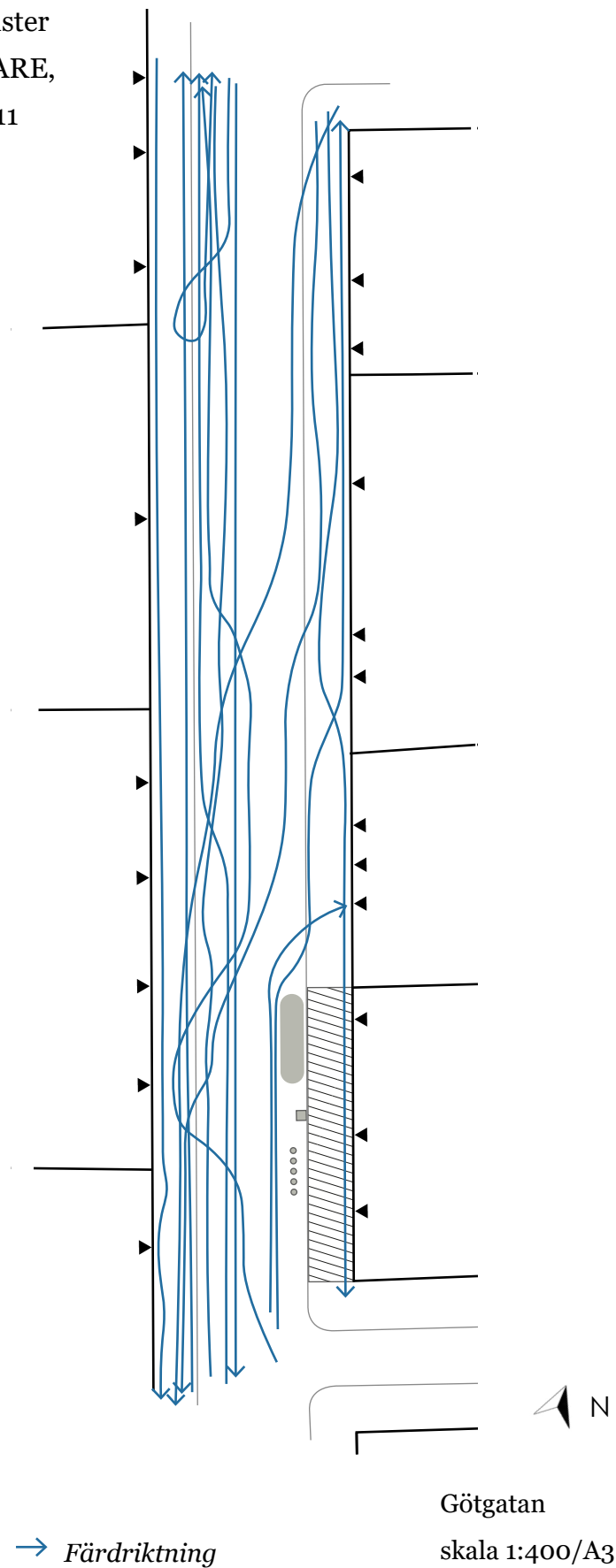
Bild 16. Markens utformning är traditionell, med trottoarer med plattor och en asfalterad köryta. De flesta som vistades på gatan befann sig på trottoarerna

Rörelsemönster  
FOTGÄNGARE,  
INNAN KL 11



Figur 11. Vid det första observationstillfället höll sig de flesta gående på trottoarerna.

Rörelsemönster  
FOTGÄNGARE,  
EFTER KL 11



Figur 12. Vid det andra observationstillfället var det många gående som inte använde trottoarerna.

**Analys av gåendes rörelsemönster**

Det finns inget i utformningen som signalerar till de gående att de får röra sig över hela ytan. Gående håller sig på trottoarerna tills folkströmningen blir så stor att det är trångt. I figur 11 och 12 syns en tydlig skillnad mellan hur gående rörde sig innan och efter klockan 11. Vid den första tidpunkten höll sig de flesta på trottoaren, medan de flesta vid den senare tidpunkten åtminstone delvis rörde sig utanför trottoaren. Detta visar att användningen av gatan är flexibel, men det är inte säkert att det är regleringen som styr hur människor rör sig, utan det skulle kunna bero på vanemönster. Gatan präglas primärt av rörelse. Det finns många entréer och målpunkter längs gatan (se figur 8), vilket kan vara viktigt för att ett shared space ska fungera.

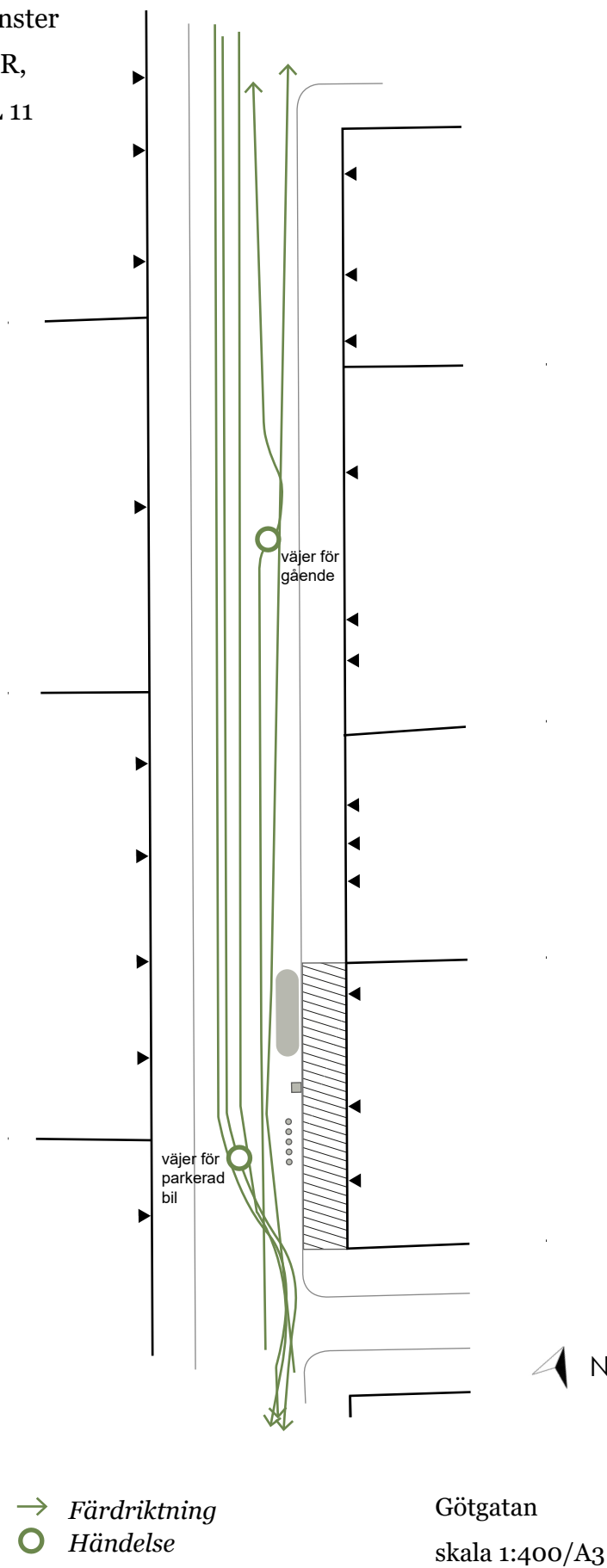
“Man får gå mitt i gatan, det är en gågata” - kille ca 25 till sin vän, varpå de båda lämnar trottoaren och går ut i mitten av gatan.



Bild 17. En grupp förskolebarn promenerar längs ena sidan av körbanan.

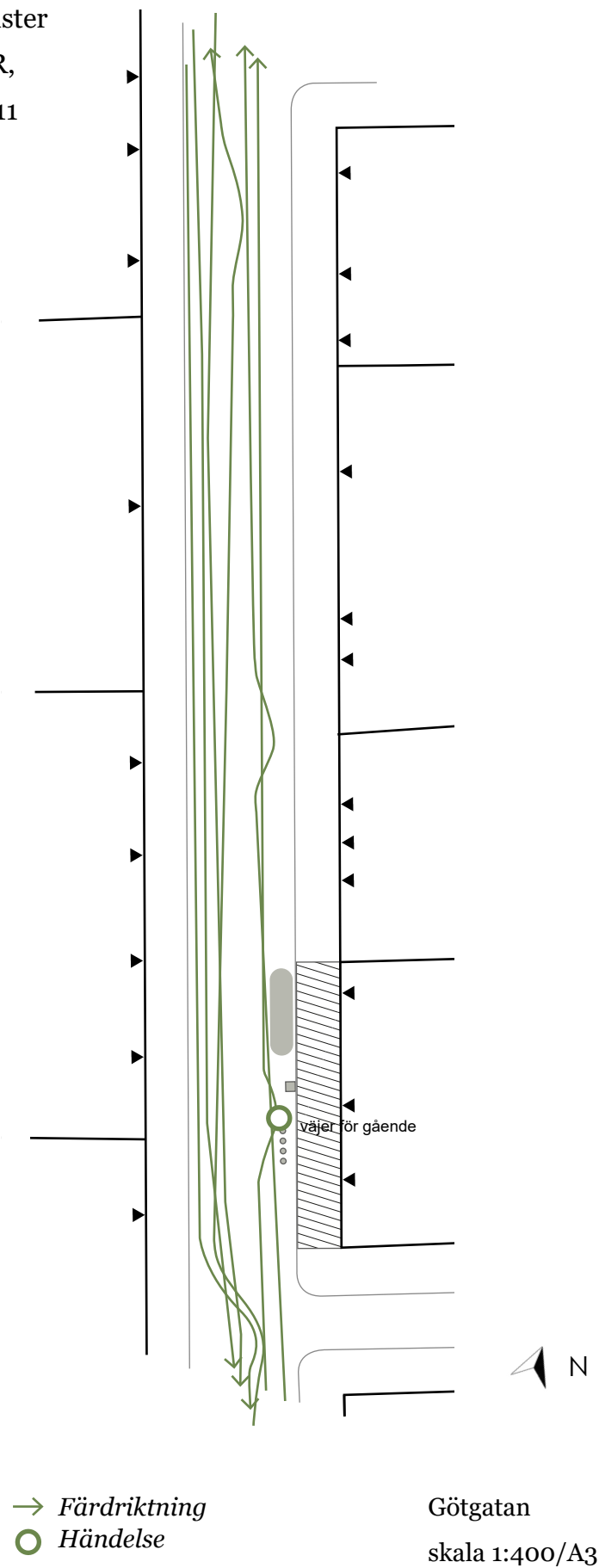


Rörelsemönster  
CYKLISTER,  
INNAN KL 11



Figur 13. Här visas cyklisters rörelsemönster innan kl. 11. Alla rör sig i körbanan.

Rörelsemönster  
CYKLISTER,  
EFTER KL 11



Figur 14. Här visas cyklisters rörelsemönster efter kl. 11. De rör sig på liknande sätt som vid det första observationstillfället.

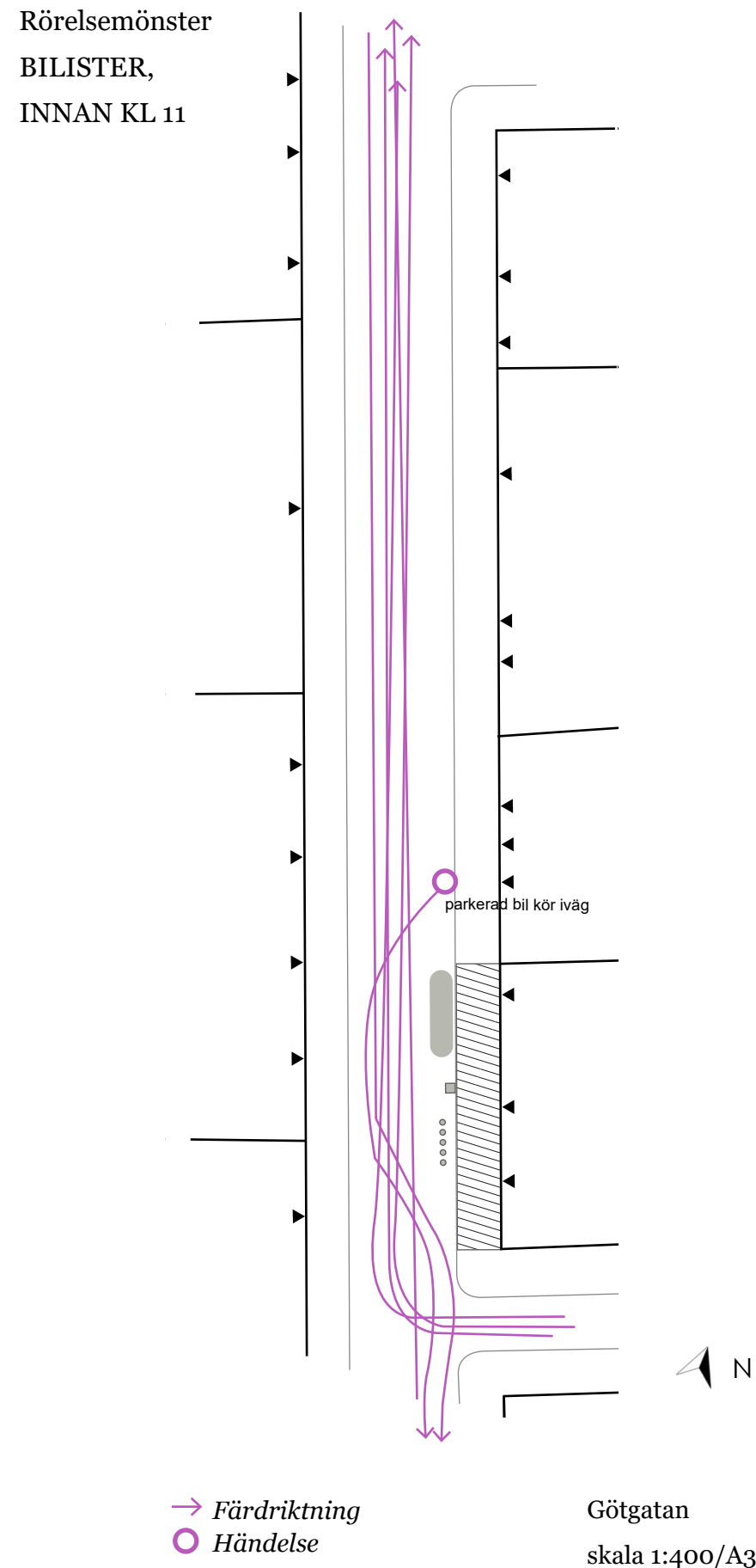
### Analys av cyklisters rörelsemönster

Alla cyklar höll sig på körbanan. Skillnaderna i deras rörelsemönster var små mellan före och efter kl. 11. Cyklisterna körde väldigt fort, och det verkade inte som att de visste att de skulle väja för gående. Till skillnad från bilarna uppfattade vi det som att cyklisterna i regel inte var på väg mot en målpunkt på eller i närheten av gatan, utan att detta snarare var ett pendlingsstråk. Det är visserligen tillåtet att cykla på gångator även om man inte ska till en adress på gatan, men det verkar inte fungera som det är tänkt, eftersom cyklisterna rör dig fortare än gångfart.

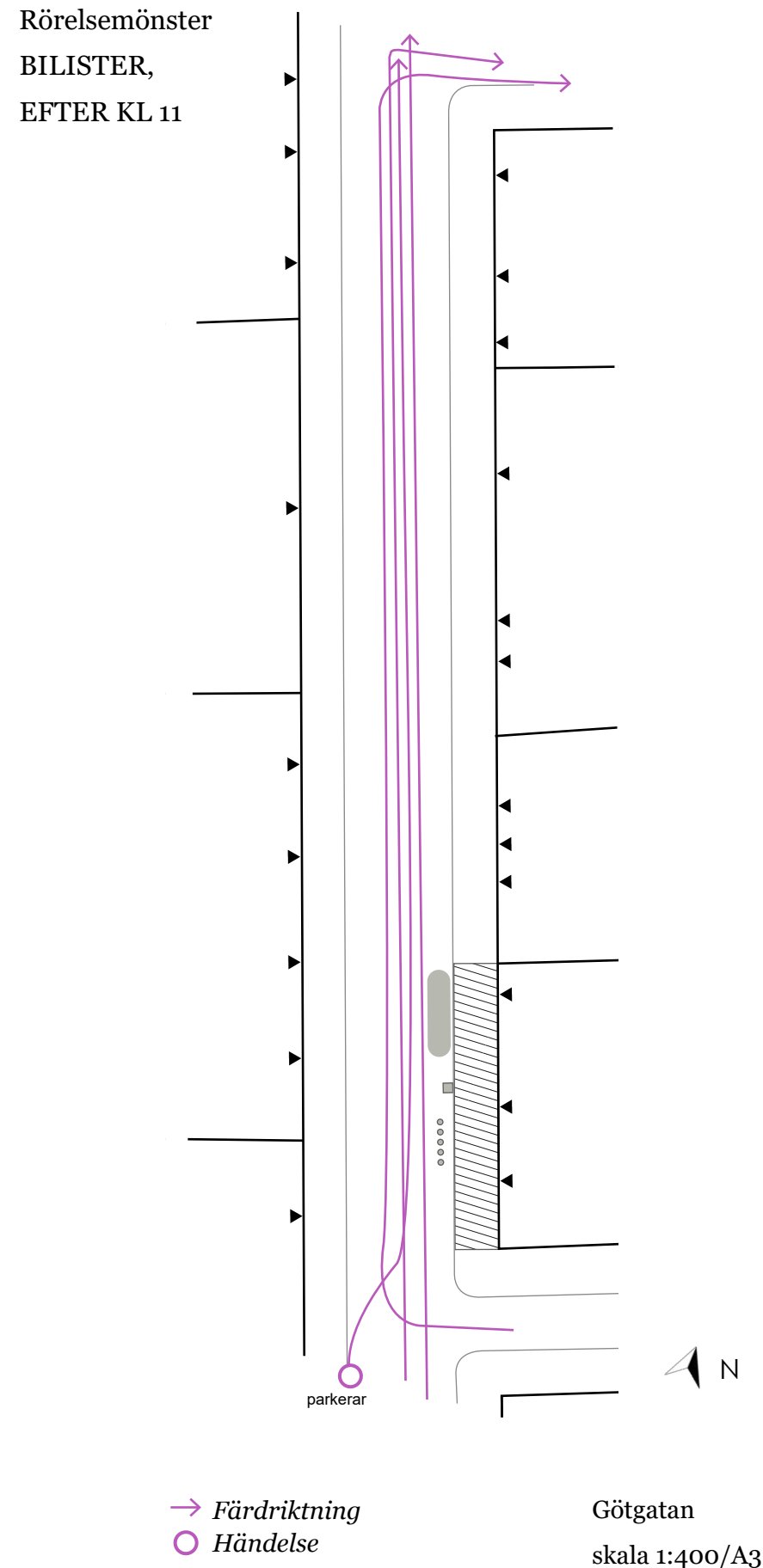


Bild 18. Många cyklister använder Götgatan. Här syns den studerade sträckan av gatan, sedd från söder.





Figur 15. Här visas hur bilisterna som observerades rörde sig vid det första tillfället.



Figur 16. Vid andra observationstillfället rörde sig bilisterna så som visas i denna figur.

### Analys av bilisters rörelsemönster

Figur 13 och 14 visar alla bilister som rörde sig i körfältet i mitten av gatan under observationstiderna, och som man kan se var det ungefär lika många oberoende av tidpunkt. Detta visar att regleringen har obetydlig påverkan på antalet bilar som trafikerar gatan. Skillnaderna i bilisternas rörelsemönster de olika tidpunkterna var små, de rörde sig på liknande sätt, de flesta åt samma håll. Samtidigt som vi upplevde att bilisterna visade större hänsyn för gående än vad cyklisterna gjorde, så verkade inte alla veta vad som gäller, till exempel blev en taxichaufför irriterad på oss och vinkade bort oss när vi gick i mitten av gatan.

### Vad vi tar med oss

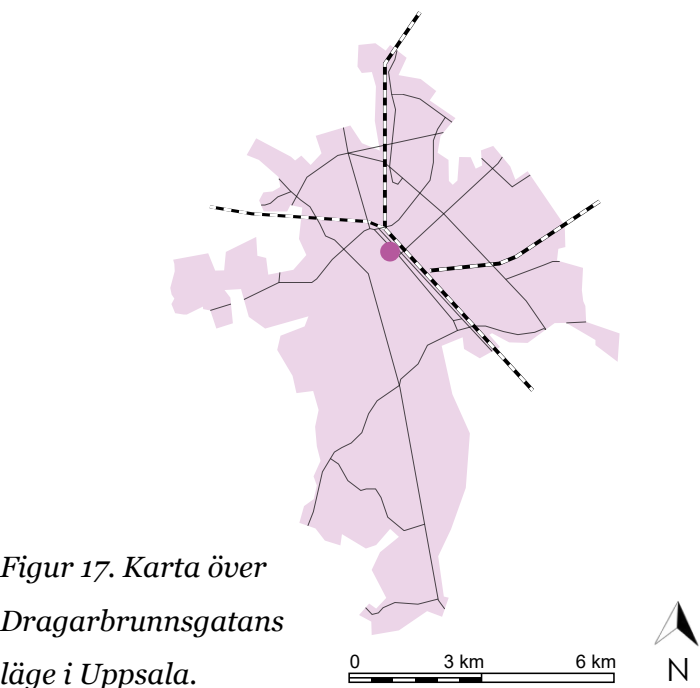
Till gestaltningen:

- Utforma med fokus på gående med en nivå på marken
- Stora folkströmmar begränsar biltrafiken
- Zonering ger gatan en viss grad av flexibilitet

Till diskussionen:

- Reglering kan bidra till önskat beteende, men är inte tillräckligt
- Genomfartstrafik av cykel kan göra gatan mindre trygg för gående
- Beteendevanor spelar stor roll för rörelse- och vistelsemönster

# Dragarbrunnsgatan Uppsala

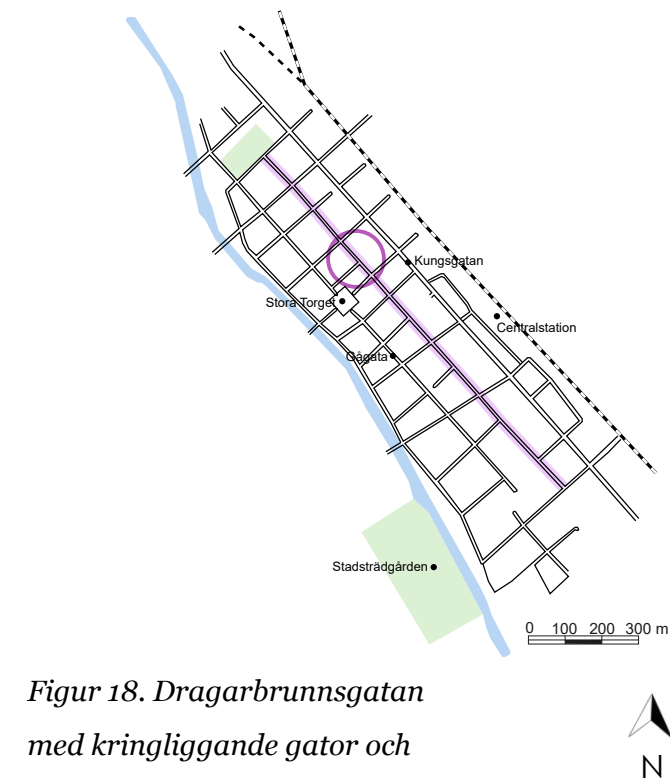


Figur 17. Karta över  
Dragarbrunnsgatans  
läge i Uppsala.

Gatutyp: stadsgata  
Regleringsform: Gångfartsområde  
Observation: Eftermiddag fredag 2017-02-10.  
Barmark, klart väder, ca -1°C  
Rörelsemönster och vistelse observerades under 15+15  
minuter.

## Beskrivning

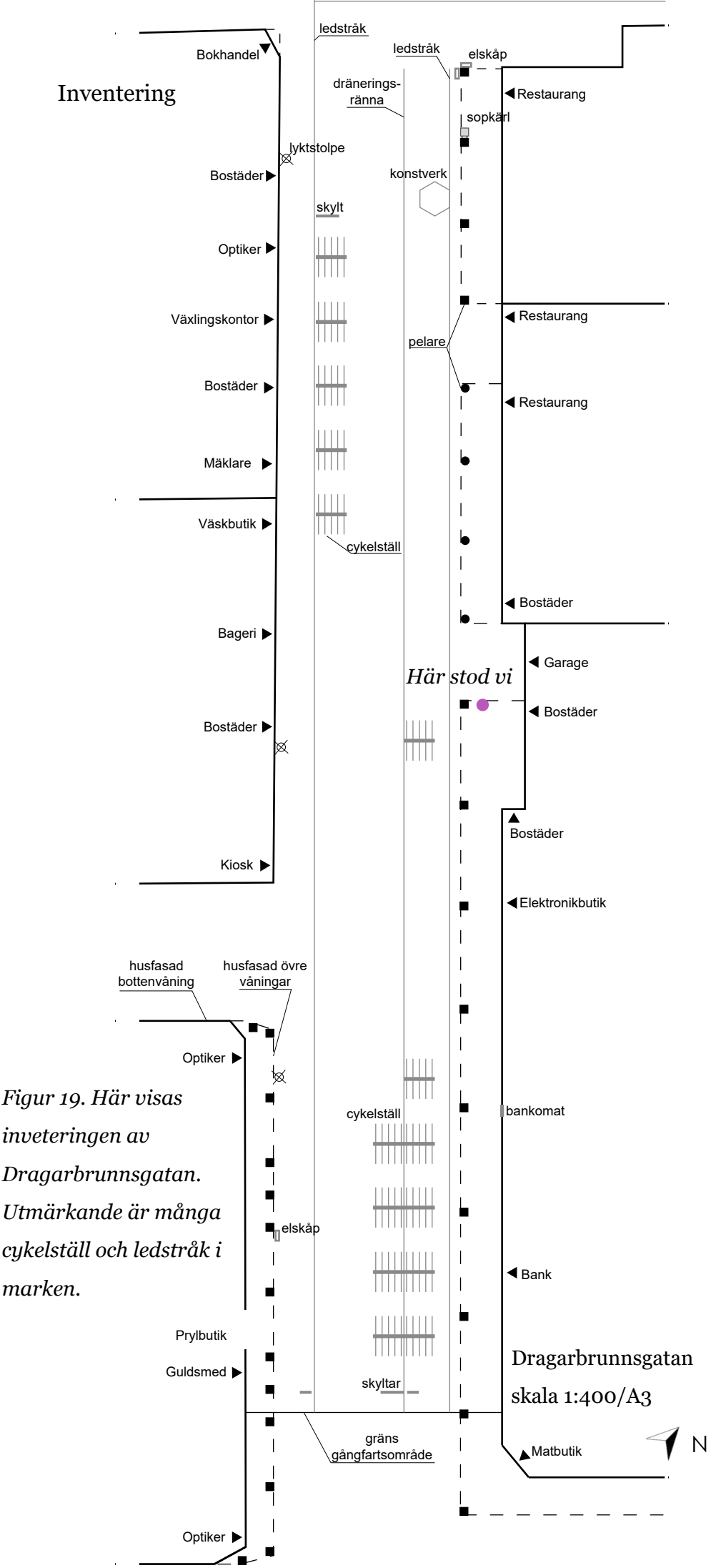
Dragarbrunnsgatan är bitvis en gångfartsgata i centrala Uppsala. Det är ett mycket trafikerat stråk med cyklar, bilar och gångtrafikanter. Längs med den undersökta sträckan är det butiker och verksamheter i bottenvåningarna med fönster och skyltfönster. Gatan varierar mellan 16-18 meters bredd i gatunivå, och hela ytan är på samma nivå utan upphöjda trottoarer. Det går ledstråk längs med hela sträckan på vardera sida om mitten och även en vattenränna. Husen är fyra våningar höga, med undantag för ett tre-våningshus och ett fem-våningshus precis i ena änden av sträckan. Utrustningen på gatan består av cykelställ, papperskorgar, elskåp, butiksskyltning, lyktstolpar och en skulptur. Dessutom finns ett stort antal pelare som våningarna över bottenplan vilar på. Sträckan är rak, plan och med fri sikt i ögonhöjd.



Figur 18. Dragarbrunnsgatan  
med kringliggande gator och  
målpunkter.



Bild 19. Vy på gatan sett från söder mot norr. Här ser man de två  
ledstråken på vardera sida om gatan som bildar en zonering.



Figur 19. Här visas  
inveteringen av  
Dragarbrunnsgatan.  
Utmärkande är många  
cykelställ och ledstråk i  
marken.

## Vistelsekarta ALLA TRAFIKANTER

Figur 20. Här visas  
var vi observerade  
människor som  
vistades, stående,  
med en cykel eller i  
en bil.

- Stående
- Med cykel
- ▲ I bil

Dragarbrunnsgatan  
skala 1:400/A3



## Analys av vistelse

Trots att det inte finns några nivåskillnader på denna gata upplevdes de två ledstråken som en visuell avskiljare för "körbanan" och "trottoaren". Även dagvattenrännan och cykelställen bidrog till denna zonering.

På vistelsekartan, figur 20, kan man se att alla som vistas på gatan, bilister, cyklister och gående, håller sig på fasadsidan om ledstråk och dagvattenrännan och endast några få vågar stanna till i mittendelen av gatan. De flesta av cyklisterna som stod stilla befann sig runt cykelparkeringarna, där de parkerade eller hämtade sin cykel. De andra stillastående cyklisterna på gatan var personer som stod och samtalade med någon en stund innan de gav sig iväg igen. Det var två bilister som observerades. Den ena stod vid en cykelparkering och spelade hög musik från bilstereon med ett ungdomsgäng som hängde runt bilen. Den andra bilisten stannade till och hälsade på en gående som stod utanför en affär. Människorna utan fordon som vistades i gaturummet stod och rökte, samtalade med bekanta, tittade i skyltfönster, lutade sig mot pelare osv. Vi kunde inte observera någon som



Bild 20. En säker zon för gående under utskjutande tak.

satt ner eller lekte. Det gör det tydligt att för att människor ska stanna upp och vistas på gatan en längre stund, så krävs en utformning och möblering som inbjuder till detta.



Bild 21. Området mellan husfasaden och ledstråket fungerade som trottoar för många gående men även väntplats för bilar, där de var ur vägen för förbipasserande.



## Rörelsemönster GÅENDE

Figur 21. Här visas hur de gående rörde sig i gaturummet under observationen.

→ Färdriktning  
○ Händelse

Dragarbrunnsgatan  
skala 1:400/A3



## Analys av gåendes rörelsemönster

I figur 21 kan man se att de flesta gående höll sig mellan husfasaderna och ledstråken, endast några få gick på utsidan om ledstråken där bilister och cyklister rörde sig. De flesta höll sig också innanför cykelställen som står utplacerade i gatan, vilket tyder på att människor känner sig tryggare om de är avskärmade från fordon. Några rör sig utanför, men nära intill, cykelställen i den södra delen av gatan, kanske för att det känns tryggt att gå intill något. Vi observerade ingen som gick från eller till en målpunkt på gatan, trots att gatan har många butiker. Detta gjorde att rörelse i gatans tvärgående riktning blev begränsad. En förklaring är att flera butiker är sådana man besöker sällan. Det kan också bero på att det är en parallellgata till gågatan och att man går dit istället om man vill gå i butiker, medan denna gata används som stråk för att ta sig från en plats till en annan.

Kvinna, ca 50 "Gatan fungerar bättre än förut, men bilarna kör ju hursomhelst. Det är inte säkert att gå i mitten, man måste gå här [på sidan]".



Bild 22. Trafikskylt med reglering som visar trafikanter att de nu når ett gångfartsområde.



Bild 23. Bilden visar ett av gatans cykelställ som avgränsas av ett ledstråk. Även några av de många pelarna längs gatan syns.

## Rörelsemönster CYKLISTER

## Rörelsemönster BILISTER

## Analys av cyklisters och bilisters rörelsemönster

Cykelställen på gatan är placerade så att fordon får svårt att köra rakt fram, vilket gjorde att bilisterna körde relativt lugnt. Cyklisterna höll däremot generellt hög hastighet. Många bilister använde fickorna mellan cykelställen för att vänta på mötande fordon. Med alla trafikanter och utrustningen på gatan kan gatan kännas trång för två mötande bilar, och bilarna körde med stor försiktighet i dessa situationer. Bilister visade stor hänsyn till mötande bilister men inte samma hänsyn till gående och cyklister. Gående väjde däremot för alla andra trafikslag.

Denna observation gjordes under vinterhalvåret då det är dubbdäcksförbud på Kungsgatan, som är en parallellgata till Dragarbrunnsgatan, vilket kan öka fordonstrafiken på Dragarbrunnsgatan vintertid.

### Vad vi tar med oss

Till gestaltningen:

- Möblering en bit ut i gatan kan minska hastigheten
- Även om det inte finns trottoarer kan linjer i markmaterialet resultera i uppdelning av gatan
- Vistelse sker oftast intill fasader eller möblering, möjliggör därför vistelse i ett sammanhang

Till diskussionen:

- Undvik att gatan används som cykelstråk
- Tänk på hur gatan samspelar med och kompletterar parallellgator
- Undvik genomfartstrafik

Figur 22. Här visas cyklisternas rörelsemönster. De höll sig i mitten av gatan.

Figur 23. Här visas bilisternas rörelsemönster. Även dessa höll sig i mitten av gatan.

→ Färdriktning  
○ Händelse

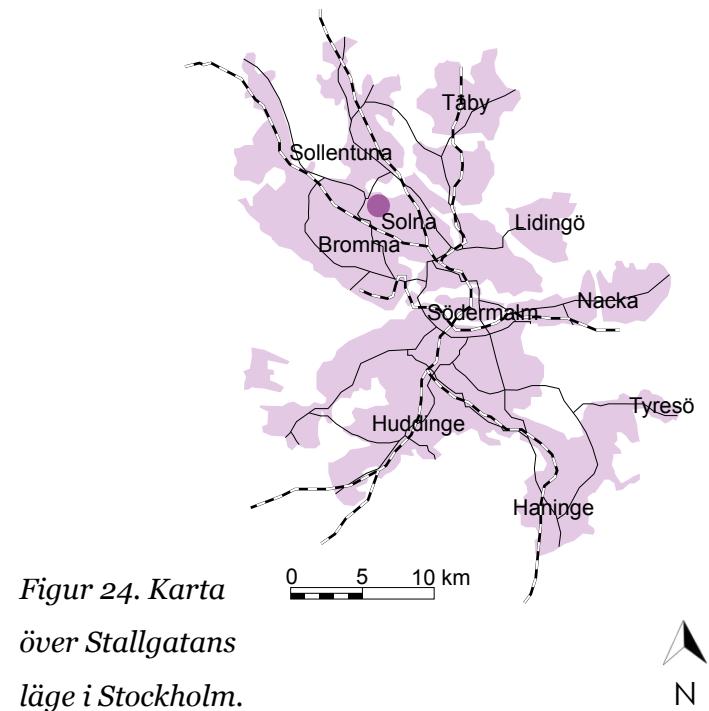
→ Färdriktning  
○ Händelse

Dragarbrunnsgatan  
skala 1:400/A3

Dragarbrunnsgatan  
skala 1:400/A3



# Stallgatan Stockholm



*Figur 24. Karta  
över Stallgatans  
läge i Stockholm.*

Gatutyp: Bostadsgata.

Regleringsform: Gångfartsområde

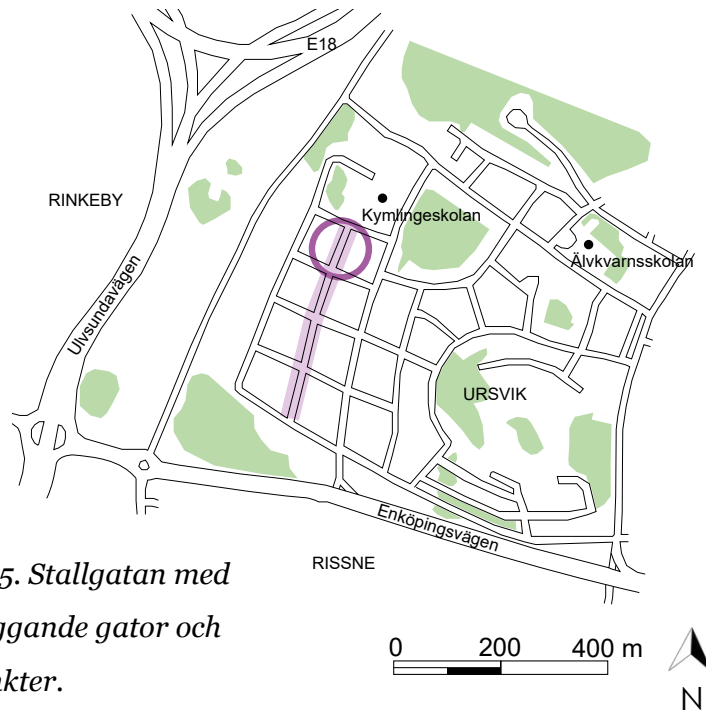
Observation: Förmiddag fredag 2017-02-17.

Barmark, klart väder, ca 0°C

Eftersom det var få trafikanter på gatan kunde vi observera både rörelsemönster och vistelse samtidigt, och gjorde det under 30 minuter.



*Bild 24. Entrén till gångfartsområdet sett från norr.*

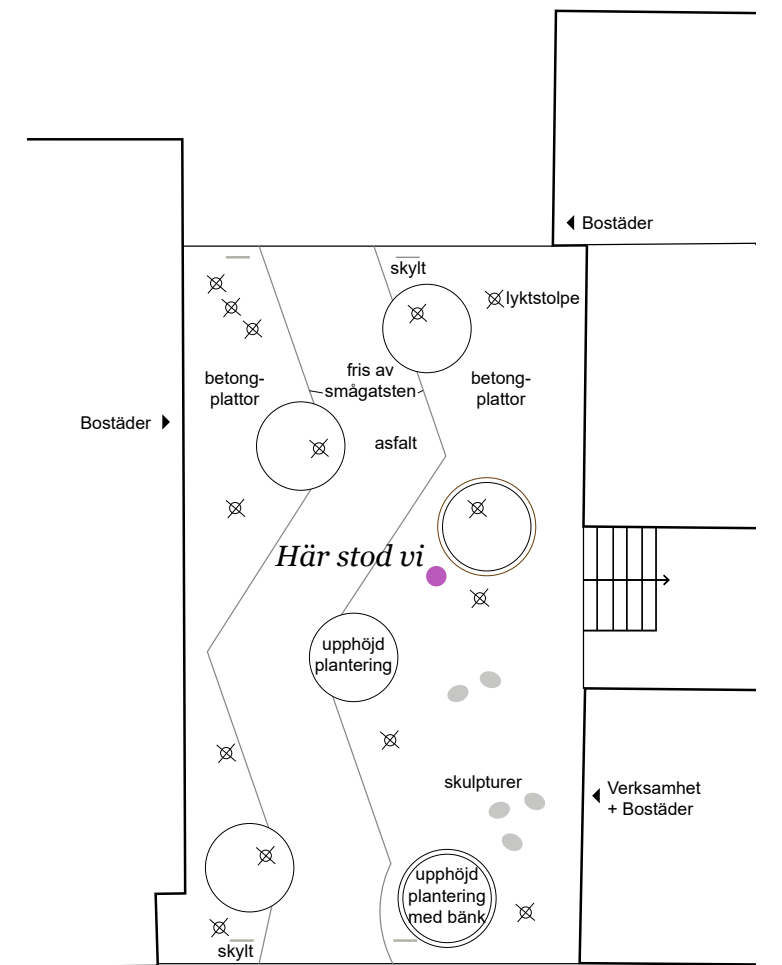


*Figur 25. Stallgatan med kringliggande gator och målpunkter.*

## Beskrivning

Stallgatan är en bostadsgata i ett nyexploaterat område i Ursvik i Stockholm. I ena änden av gatan är det gångfartsområde och det är denna bit av gatan som vi har observerat. Sträckan med gångfartsområde är begränsad till ett kvarter, ca 40 meter lång och 22 meter bred. Det är en lugn gata som omges av bostadshus, varav ena husets bottenvåning används som lokal för Svenska Kyrkan med bland annat Öppen förskola. Hela ytans golv är på samma nivå utan upphöjda partier men med skiftande markmaterial. I mitten är det asfalt och på sidorna betongplattor, med en fris mellan asfalten och betongplattorna. Husen längs med sidorna är fyra och fem våningar. Utrustningen på gatan består av orangea ljusinstallationer, i form av lyktstolpar och låga skulpturer. Det finns även sex stycken upphöjda, cirkulära planteringsbäddar varav två har integrerad sittbänk. Dessa är placerade på ett sånt sätt att de tvingar motorfordonen att köra i sicksack mellan dem.

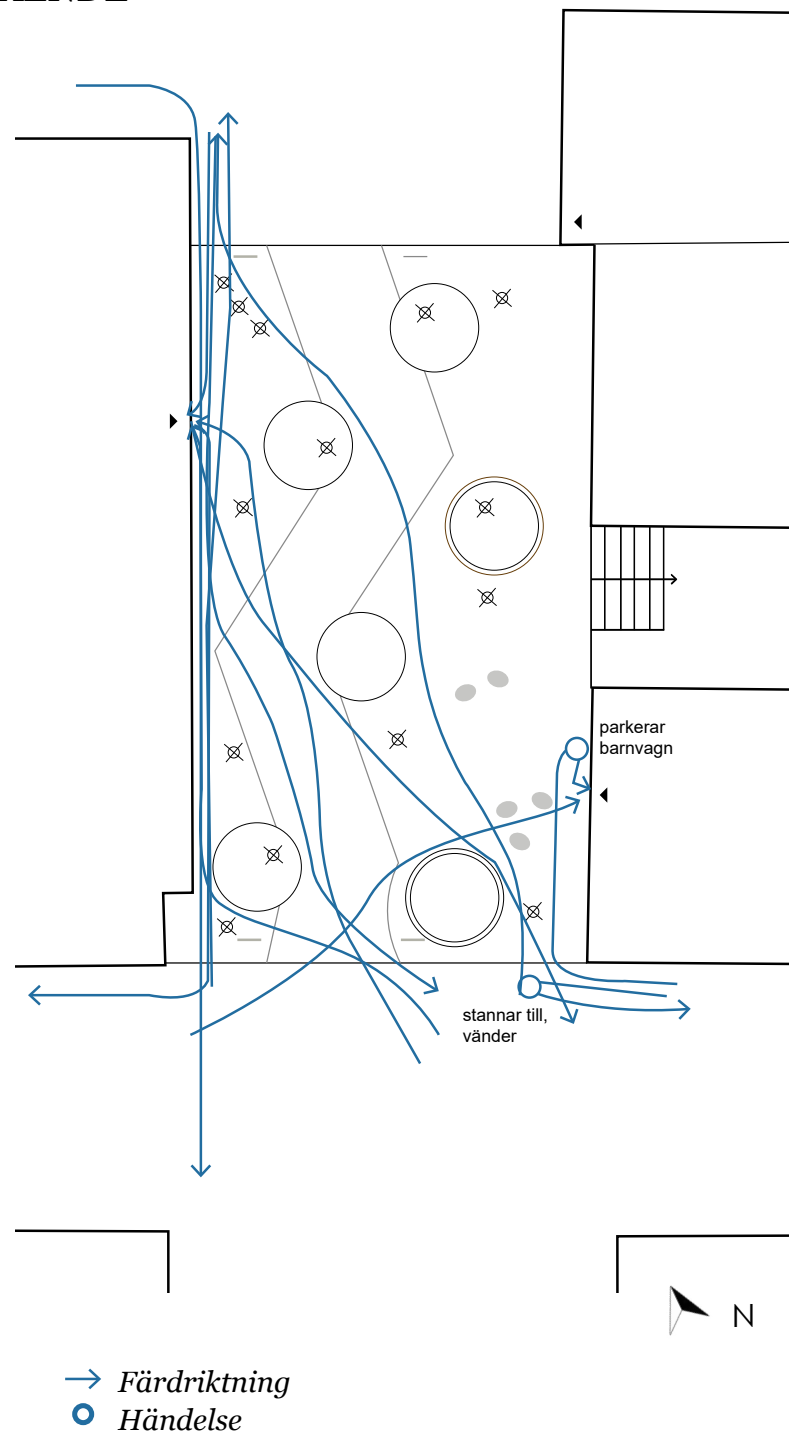
# Inventeringskarta



*Figur 26. Här visas inventeringen av Stallgatan, där gatans speciella utformning med en körbana i sick-sack och rundlar med växtlighet, tydligt syns.*

Stallgatan  
skala 1:400/A3

## Rörelsemönster GÅENDE



Figur 27. Här visas de gåendes rörelsemönster på Stallgatan. Många korsade över sick sackformade körbanan.

## Analys

Inga cyklister rörde sig på gatan under observationstillfället. Det var heller inga som stannade upp eller vistades på gatan med undantag för en förälder som stannade och parkerade sin barnvagn utanför Svenska kyrkans Öppna förskola, och en kvinna som stod och väntade på någon/något vid husknuten. Till skillnad från Dragarbrunnsgatan och Götgatan finns på denna gata möblering som uppmuntrar till vistelse. En orsak till att den inte används kan vara att det inte finns någon anledning att vistas där, det är inget som händer i närheten.

Det är ett väldigt litet område av gatan som innefattas av gångfartsområdet, vilket är synd. För att verkligen testa hur det fungerar med gångfart i detta område tror vi att det hade varit lämpligt med en längre sträcka. Planteringarna var placerade så att en naturlig körbana bildades mellan dem, men inte rak utan i sick sack, vilket var ett smart sätt att sänka hastigheten på fordonen. Uppdelningen i olika markmaterial gjorde att asfalten bildade en körbana för



Bild 25. Kyrkans öppna förskola var en välbesökt målpunkt på gatan.

bilen, och det var tydligt för de gående var bilar skulle röra sig. All utrustning är placerad så att det är väldigt svårt för bilen att köra någon annanstans än på denna körbana mellan planteringarna.

## Analys av gåendes rörelsemönster

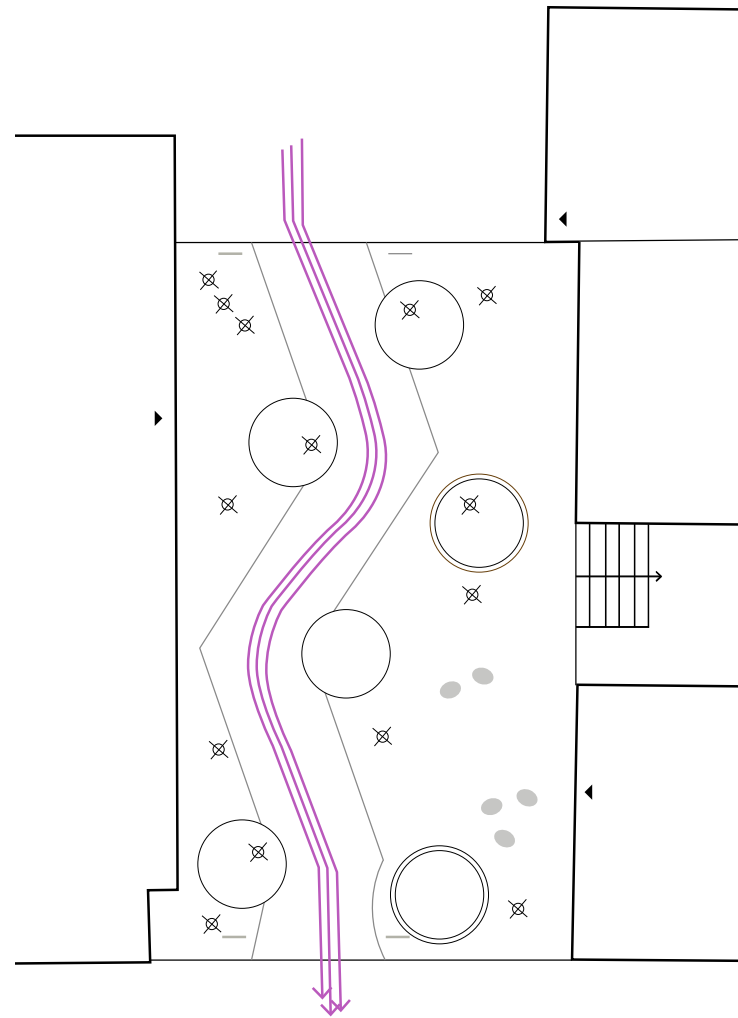
I Figur 27 kan vi se att de gående rör sig utspritt och genar tvärs över ytan, vilket visar att de vågar röra sig över hela gatan, även där det kan komma fordon. Dock kunde vi inte observera någon gående i det östra hörnet, vilket kan bero på avsaknad av målpunkter eller att folk som bor i den porten går ut en annan väg.



Bild 26. Här ser man en av de två sittytorna som är integrerad i planteringsrundeln.



## Rörelsemönster BILISTER



Stallgatan  
skala 1:400/A3

Figur 28. Här visas de gåendes rörelsemönster på Stallgatan. Många korsade över den sicksackformade körbanan.

## Analys av bilisters rörelsemönster

I figur 28 syns att alla bilister vi observerade följde asfaltsytan och sicksackade mellan planteringarna, och tvingades därmed att köra långsamt. Utifrån utformningen av gatan är detta den enda rimliga väg att köra för bilister, och därför antar vi att mönstret vi såg även skulle stämma om fler hade observerats. I och med att alla bilister följer samma bana blir det tydligt var bilar kan dyka upp, de gående kan då känna sig helt trygga på övriga delar av gatan.

## Vad vi tar med oss

Till gestaltningen:

- Körbanan i sick-sack fungerar väl som fartdämpare
- Otraditionell gatuutformning kan bidra till att gående rör sig över en större yta
- Zonering för bilen ger ett tydligt förväntat rörelsemönster, vilket kan kännas tryggt för gående

Till diskussionen:

- Längre sträcka än 40 meter
- Enstaka målpunkter längs gatan (öppet gränssnitt) kan göra mycket för livfullheten



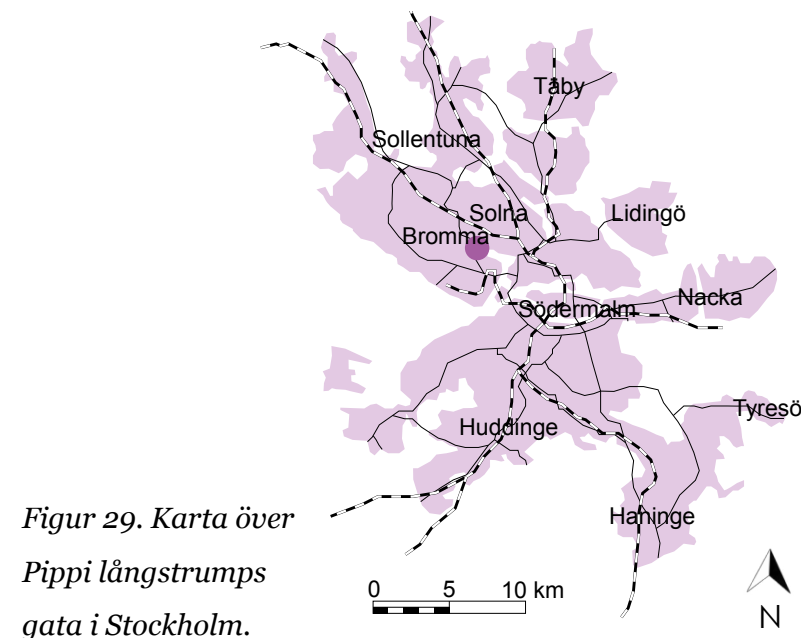
Bild 27. De orangea skulpturerna på marken och på lyktstolparna ger gatan ett särpräglad uttryck.



Bild 28. Bilden visar mötet mellan markmaterialen. En visuell zonering bildas av asfalt i mitten och betongplattor längs sidorna, med en fris av smågatsten emellan.



# Pippi långstrumps gata Stockholm

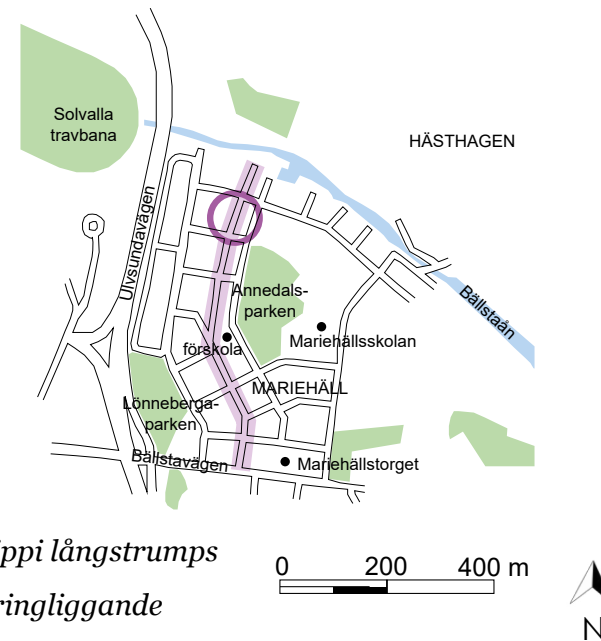


Figur 29. Karta över Pippi långstrumps gata i Stockholm.

Gatutyp: Bostadsgata  
Regleringsform: Gångfartsområde  
Observation: Eftermiddag fredag 2017-03-24  
Barmark, halvklart väder, några plusgrader °C  
Eftersom det var få trafikanter på gatan kunde vi observera både rörelsemönster och vistelse samtidigt, och gjorde det under 30 minuter.



Bild 29. Pippi långstrumps gata sett från söder. På bilden syns att gatan sluttar mot norr. Längst bort i bilden skymtar förskolegården som vetter mot gatan.

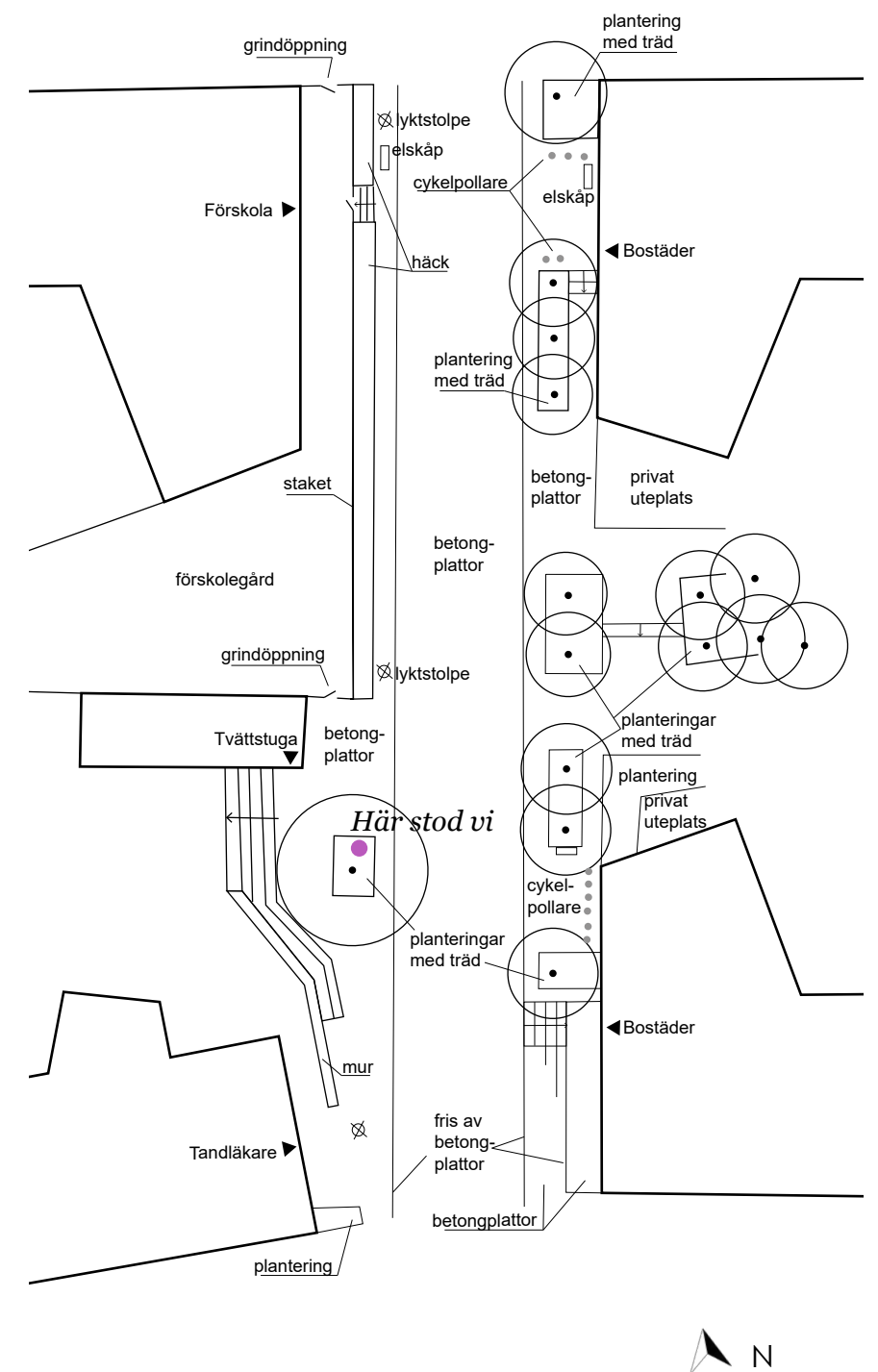


Figur 30. Pippi långstrumps gata med kringliggande gator och målpunkter.

## Beskrivning

Gatan omges av bostadshus och i ett av husens bottenvåning ligger det en förskola, i ett annat en tandläkarmottagning. De flesta entréerna har planteringar med träd intill fasaderna som förgårdsmark, och cykelställ. Utöver planteringarna är gatan tom, öppen och saknar möblering. Den är 16 m bred från fasad till fasad och delar av den ytan utgörs av förskolegård och entréytor. Husen är fem-sex våningar höga med balkonger ut mot gatan. Gatan sluttar något mot norr och ser ut som en traditionell bilgata, med undantag för markmaterialet som inte är asfalt utan betongmarksten. I övrigt är det inget i utformningen som visar att man kommer in på en ny typ av gata. Läggningsmönstret är i tvärgående riktning, med längsgående linjer av marksten på vardera sida om gatan (se bild 32). Hela gaturummet är i ett och samma plan, med en angränsande trappa till väster.

## Inventeringskarta

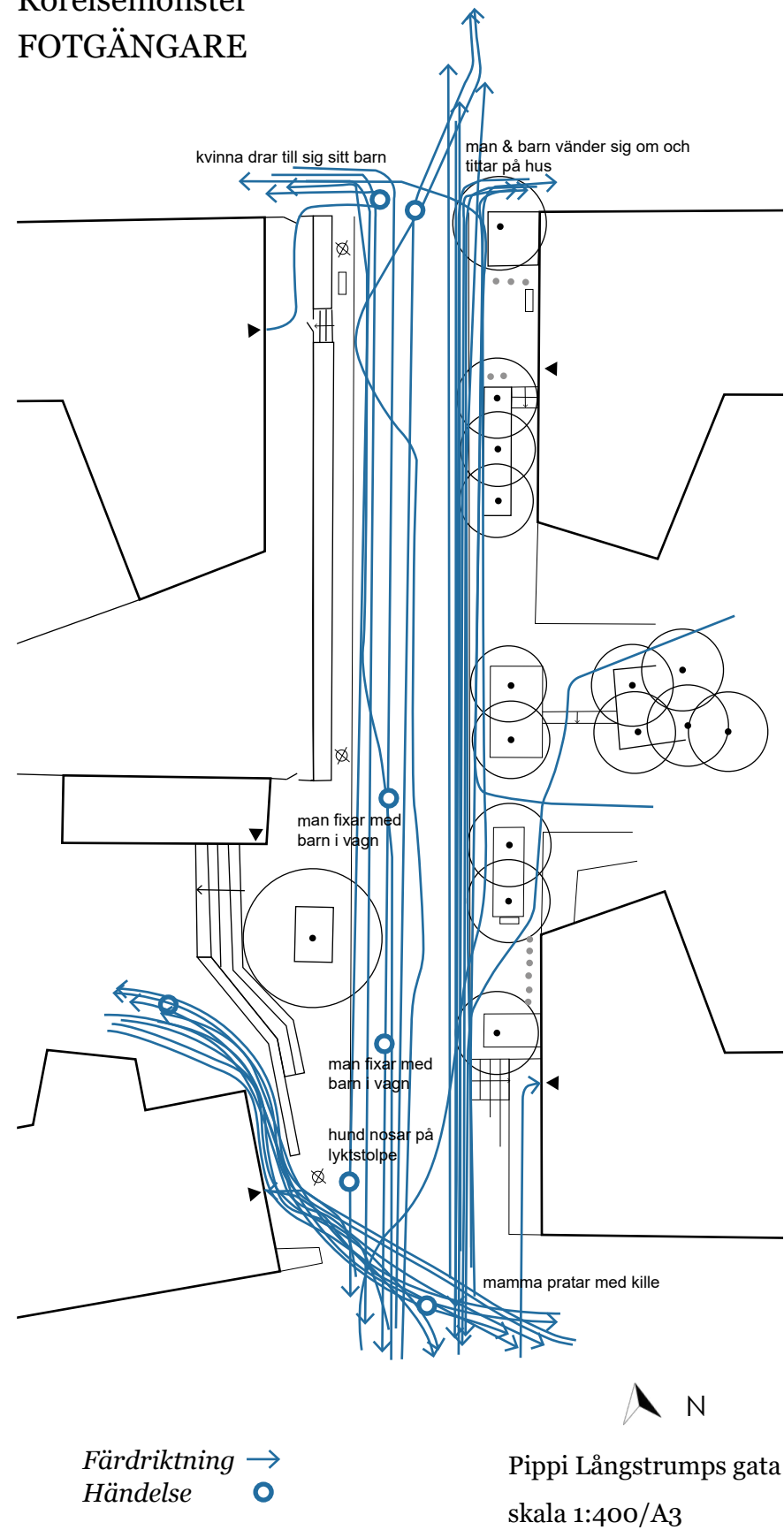


Figur 31. Här visas inventeringen av Pippi Långstrumps gata, en bred gata med flera träd.

Pippi Långstrumps gata  
skala 1:400/A3



## Rörelsemönster FOTGÄNGARE



Figur 32. Här visas de gåendes rörelsemönster. Många höll sig mot ena sidan av gatan.

## Analys

Under vår observation såg vi ingen vistelse. Det finns inget på gatan som uppmuntrar eller lockar till vistelse, men däremot såg vi många människor vistas i Annedalsparken som ligger en liten bit därifrån, och även på bostadsgårdarna där det finns mer vistelsemöjligheter. Vi såg ingen som använde sin balkong mot gatan, vilket vi tror till störst del beror på årstiden. Vi kan därför inte säga något om hur samspelet mellan balkonger och gata är när det är varmare utomhus, men tror att balkonger vända mot gatan kan bidra till ett livfullt gaturum.

## Analys av gåendes rörelsemönster

I figur 32 kan vi se att de gående håller sig lite åt sidorna av gatan, med några undantag. Vi funderar på om detta kan bero på att det upplevs mer bekvämt och tryggt för människor att röra sig intill något, och inte enbart för att man vill undvika bilarna. Bredden på gatan känns onödigt väl tilltagen, eftersom den upplevs anpassad efter bilarna trots att vi observerade övervägande fler gående än bilister. Många sneddar över gatan i den södra änden, antagligen är de på väg till eller från Annedalsparken, som är en närliggande målpunkt.

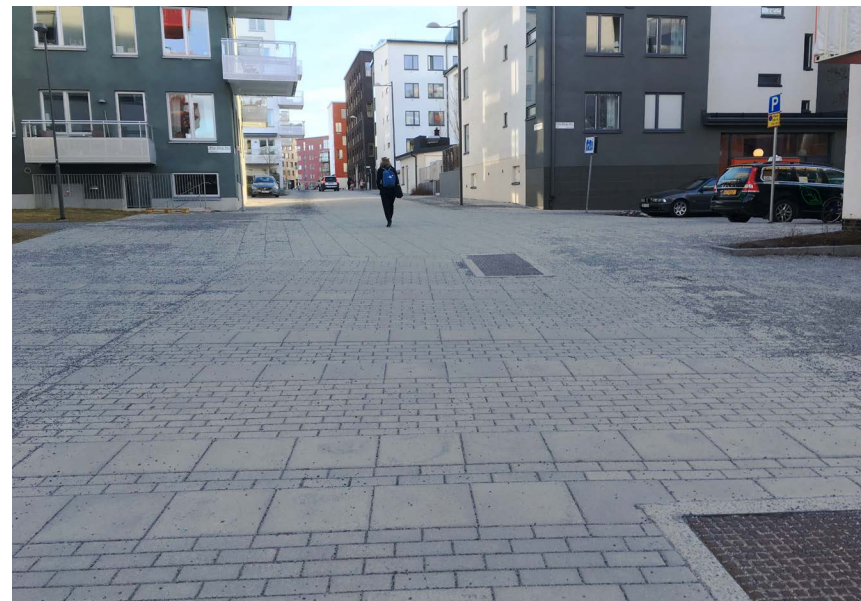


Bild 30. Gatan sedd från norr, här syns att den upplevs bred när man rör sig som fotgängare längs den.



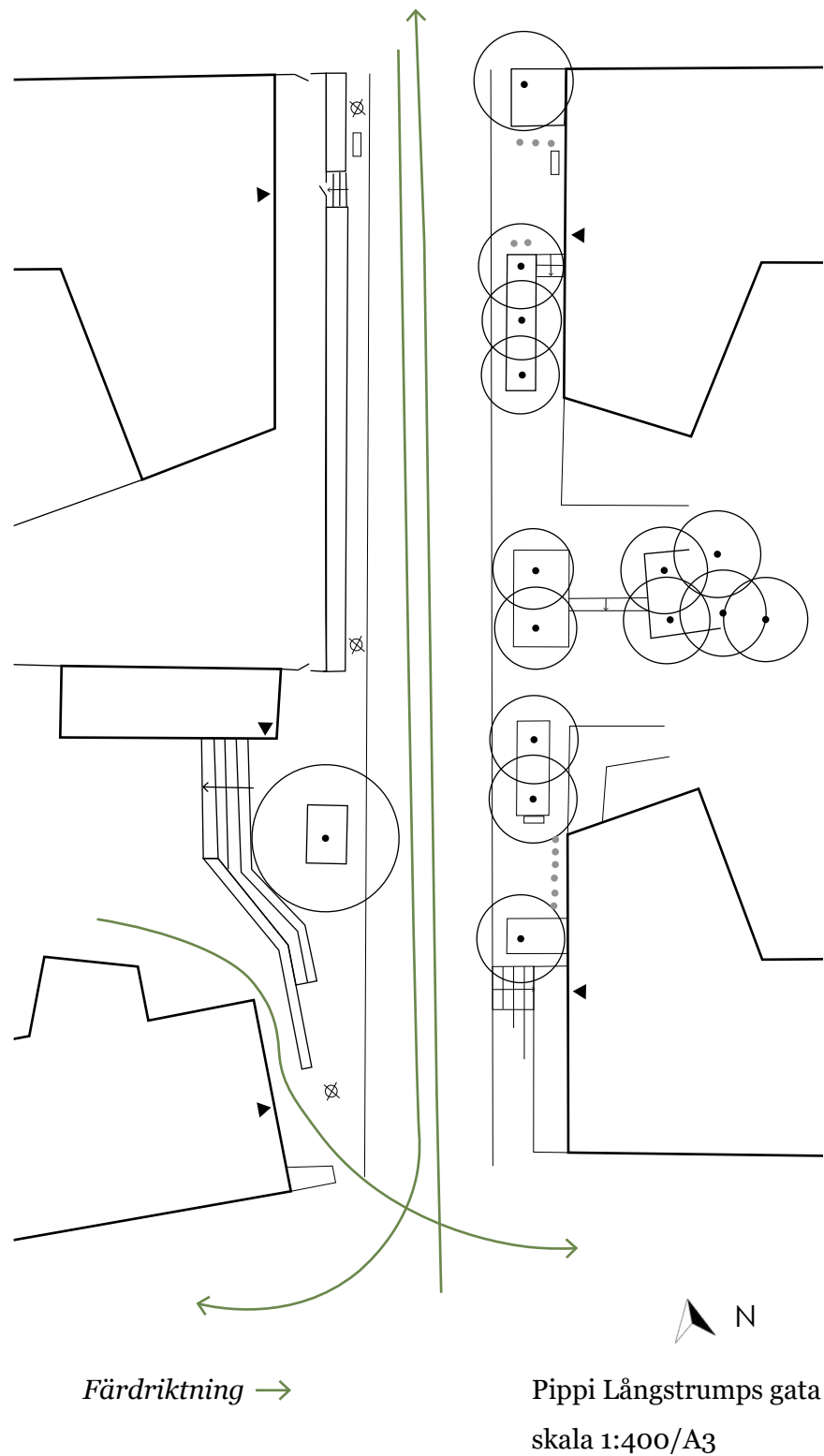
Bild 31. Längs gatan finns planteringar med träd och marktäckare.



Bild 32. När vi besökte gatan låg det kvar grus från vinterunderhållningen. I bilden syns också gatans markmaterial.

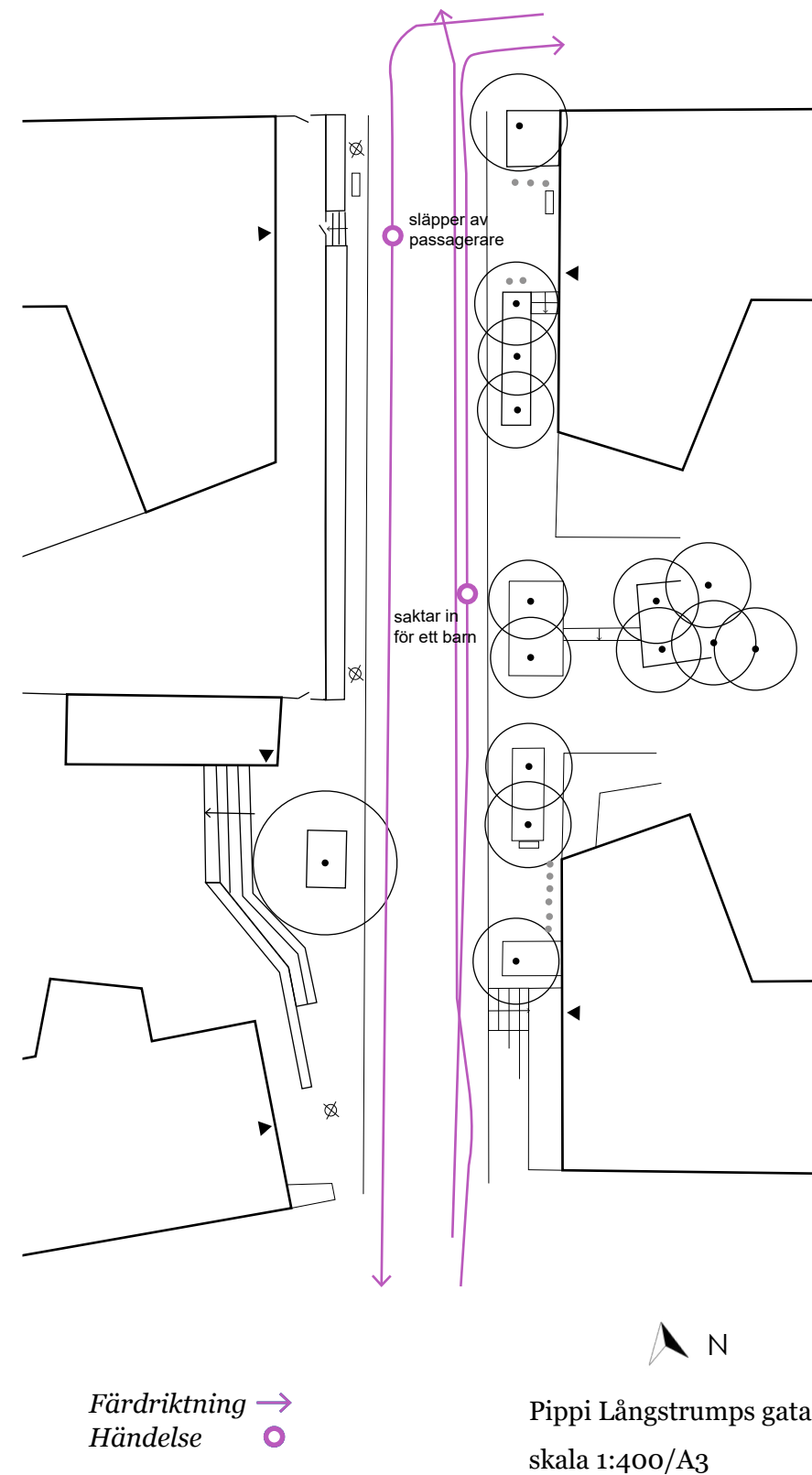


## Rörelsemönster CYKLISTER



Figur 33. Här visar hur de cyklister vi såg rörde sig över gatan. Två rörde sig i mitten av körbanan, och en sneddade på samma sätt som flera gående gjorde.

## Rörelsemönster BILAR



Figur 34. Här visas bilisternas rörelsemönster. Alla de tre vi såg höll till höger i körbanan.

## Analys av cyklisters och bilisters rörelsemönster

Gatan fungerade väl för rörelse för alla trafikslag. Vi såg tre bilister som alla höll till höger i körbanan på samma sätt som på andra gator. Bilisterna körde sakta, vilket skulle kunna bero på att det i regel bara är de boende i området som kör där och då är det deras barn, grannar och familjer som är ute som oskyddade trafikanter. De få cyklister vi såg körde också lugnt, vilket kan bero på att det var uppförsbacke i ena riktningen och nedförsbacke mot en korsning i andra. Det låg även kvar mycket grus på gatan från vintern, vilket kan ha varit en bidragande hastighetsdämpare eftersom man vill undvika sladd.

### Vad vi tar med oss

Till gestaltningen:

- Utforma och dimensionera för människor i första hand och bilen i andra hand
- Lugn cykeltrafik kan samspela väl med andra trafikslag.
- Tydlig skillnad mellan traditionella gator och shared space-gator skulle kunna underlätta förståelsen

Till diskussionen:

- Var på gatan är det önskvärt att olika trafikanter rör sig och var känner de sig bekväma att röra sig?



# SLAKTHUSOMRÅDET

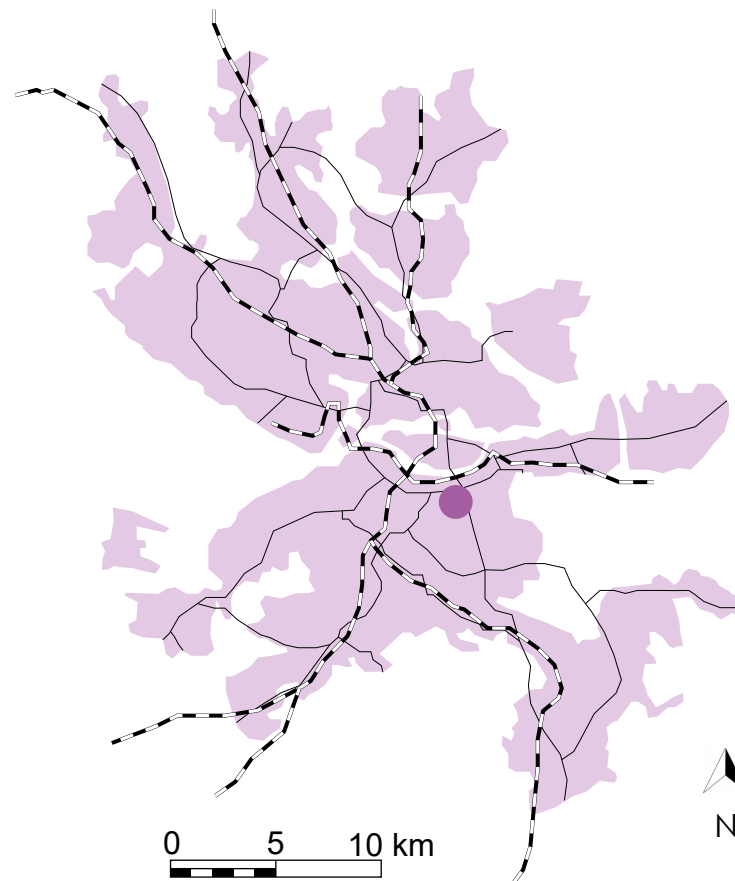
I detta avsnitt beskrivs först Slakthusområdet som det är idag, sedan Stockholm stads planer för området och även de planer och förutsättningar som finns beskrivet för de två gator i området som vi ska gestalta. Stockholms stad använder begreppet *integrerat frirum* i planprogrammet för Slakthusområdet. I definitionen av shared space (Trafikverket 2011, s. 15) så innefattas integrerade frirum. Eftersom planprogrammet använder detta begrepp har vi valt att också göra det i avsnittet nedan, men vi likställer det med *shared space*.

## Förutsättningar

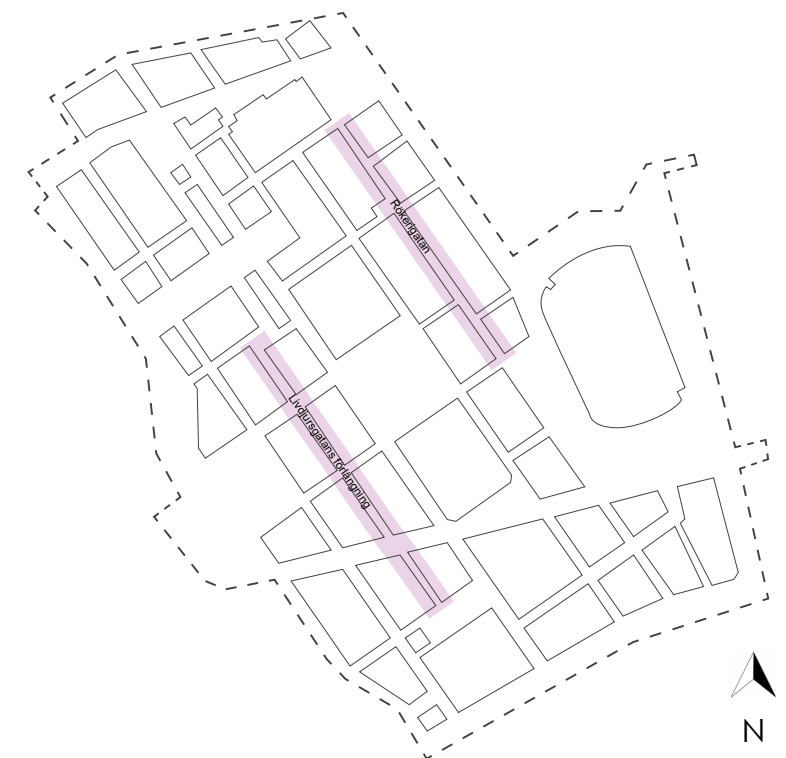
Slakthusområdet ligger intill globenområdet i södra Stockholm. Det byggdes under åren 1906-1912 och det finns kvar tidstypiska byggnader från alla årtionden sedan dess. Det skapar “en kontrastrik helhet” och en variation som endast kan uppkomma över tid skriver Stockholms stad (2017, s. 10) i planprogrammet för området.

### Området idag

Idag finns skola, restauranger, nattklubbar, ateljéer och arkitektkontor i området. I planprogrammet står det också att områdets specifika syfte och historia är tydligt i stadsstrukturen, och att det här finns verksamheter och bebyggelse som inte återfinns någon annanstans i Stockholm. En förutsättning för att Slakthusområdet ska förändras är dock att en hel del industriverksamheter måste flytta, eftersom de inte kommer att fungera intill bostäder



Figur 35. Kartan visar Slakthusområdets placering i Stockholm.



Figur 36. Här visas hela Slakthusområdet med de två gator vi har gestaltat markerade i lila.



Bild 33. Vy över området idag, sett från gångbron vid Globens tunnelbaneuppgång Slakthusområdet.



Bild 34. Vy över torget i Rökerigatans norra ände, här syns även Globens andra tunnelbaneuppgång. Denna koppling mellan Rökerigatan och tunnelbanan kommer att finnas kvar.

(Stockholms stad 2017, s. 28).

Förgårdsmark saknas i området vilket ger en skarp gräns mellan privat och offentligt, men de privata verksamheterna nyttjar det offentliga gaturummet genom trappor, lastkajer och varulager (Stockholms stad 2017, s. 13). Vidare beskrivs att strukturen innehåller mycket som efterfrågas idag, som mänsklig skala och variationsrika gaturum.

### Planer för området

Tre ledmotiv ska prägla utvecklingen av området; (1.) “arkitektonisk variation, mångfald av verksamheter och historiskt tidsdjup”, (2.) “ett sammanhållet golv som bildar ett gemensamt offentligt rum” samt (3.) “ett finmaskigt nätverk av grönska och gröna stadsrum” (Stockholms stad 2017, s. 19). Det andra ledordet visar att det finns höga ambitioner för utformningen av det offentliga rummet och en ambition att skapa gator där gående prioriteras (Stockholms stad 2017, s. 25).

En mångfald av stadsrum och gatukaraktärer efterfrågas och de offentliga rummen ska vara flexibla gällande användningen. Gatustrukturen med långa stråk från nord till syd och “kortare mer grändlika kopplingar” från öst till väst ska utvecklas (Stockholms stad 2017, ss. 18, 25). Byggnaderna föreslås variera mellan 1-12 våningar med de flesta mellan 4-8 våningar, även tätheten ska variera (Stockholms stad 2017, s. 33).

Majoritet av gatorna i området ska utformas som *frirum* och *integrerade frirum* (Stockholms stad 2017, s. 55). I Stockholms stads (2017) planprogram för området beskrivs frirum som ett stadsrum för cyklister, gående och lekande barn där motorfordonstrafik saknas. Vidare beskrivs integrerade frirum som ett rum där gående och cyklister prioriteras och motorfordonstrafiken ska visa hänsyn för oskyddade trafikanter. Därutöver ska flera gator få

bredare gångbanor. Ett par gator pekas ut som busstråk, och utredning om en ny tunnelbanestation pågår. Några gator anpassas för cykel med huvudstråk och lokalstråk, medan pendlingsstråk för cykel finns utanför området. Huvudgata för bil finns i norra och södra kanten av området, inom området finns ett par lokala huvudgator och ett antal lokalgator (Stockholms stad 2017, ss. 58-59).

Slakthusområdet blir en tät stadsdel med bostadskvarter som är mindre än vad som är standard i Stockholms innerstad. Därför beskrivs att grönska kan finnas på flera ställen; på gårdar men också som gröna tak och väggar (Stockholms stad 2017, s 31). Vi menar att även gaturummen är en viktig del i att skapa en grön stadsdel och därför bör särskild vikt vid gestaltningen av gatorna läggas på att ge grönt intryck.

Gatorna kan också vara en plats för spontanidrott och en ambition är att utformning och möblering av gator och torg ska göras så att spontanidrott tillåts och uppmuntras där. Detta eftersom behovet av en bollplan förväntas uppstå, samtidigt planeras inte utrymme inom området för det (Stockholms stad 2017, s. 29).

### Rökerigatan och Livdjursgatans förlängning

Båda de gator vi har valt att gestalta, Rökerigatan och Livdjursgatans förlängning, är utpekade i planprogrammet som integrerade frirum (Stockholms stad 2017, s. 56). Gatorna skiljer sig däremot åt gällande bottenvåningarnas utformning och funktion, vilket är viktigt enligt programmet. “Stor vikt läggs vid bebyggelsens utformning i mötet med gatan och gränssnittet mellan det publika och det privata” (Stockholms stad 2017, s. 34). I programmet beskrivs tre olika typer av *gränssnitt* för bottenvåningarna; *aktivt*, *öppet* respektive *stilla*. Rökerigatan planeras ha ett aktivt gränssnitt, och Livdjursgatans förlängning ett stilla. Det aktiva gränssnittet beskrivs stödja ett stadsliv som är intensivt, med utåtriktade verksamheter i bottenvåningarna,

visuell kontakt mellan insidan och gatan samt möjlighet för uteserveringar. Det stilla gränssnittet stödjer ett lugnt stadsliv med lägre samspel mellan gata och insida av byggnaderna. Det ska ändå finnas visuell kontakt för att bidra till upplevd trygghet. Omsorgsfullt utformade entréer kan bidra till trivsamma och levande gator. Det öppna gränssnittet beskrivs istället som att det stödjer det grundläggande stadslivet. På strategiska platser byggs lokaler från början, på andra ställen finns möjlighet till ombyggnad i framtiden. På andra platser finns gemensamhets- och föreningslokaler samt förskolor.

Vi har valt gator med olika gränssnitt, för att visa hur gator med olika förutsättningar kan utformas som shared space. Genom att titta på två gator kan vi se likheter jämföra skillnader. Vi valde Rökerigatan, då den planeras att bli områdets huvudgata för gående, med ett stort folkflöde (Stockholms stad 2017, s. 36). Vi valde Livdjursgatan förlängning för att den planeras bli den lugnaste bostadsgatan i området, utan inslag av verksamheter (Stockholms stad 2017, s. 29).



# Rökerigatan

Rökerigatan kommer att ha ett aktivt gränssnitt med många entréer och verksamheter i bottenvåningarna. Undantaget är den befintliga byggnaden Slakthallen som har kulturella värden och som ska sparas. Byggnaden har begränsade möjligheter att förändra sitt gränssnitt eftersom fasaden är sluten och ska bevaras, vilket illustreras med grå fasad (se figur 38). Gatan blir 10-12 meter bred (Stockholms stad 2017, ss. 34-36, 61). Rökerigatan "särskiljer sig som huvudaxel för fotgängare" och stora flöden av fotgängare förväntas (Stockholms stad 2017, s. 36), vilket delvis beror på att en tunnelbaneentré planeras i norra änden men även eftersom många kommersiella lokaler planeras längs gatan. Vidare beskrivs Rökerigatan som den viktigaste gågatan i stadsdelen och att den ska utformas med ett sammanhängande golv. Bilar använder gatan på gåendes villkor (Stockholms stad 2017, ss. 36, 50, 61).

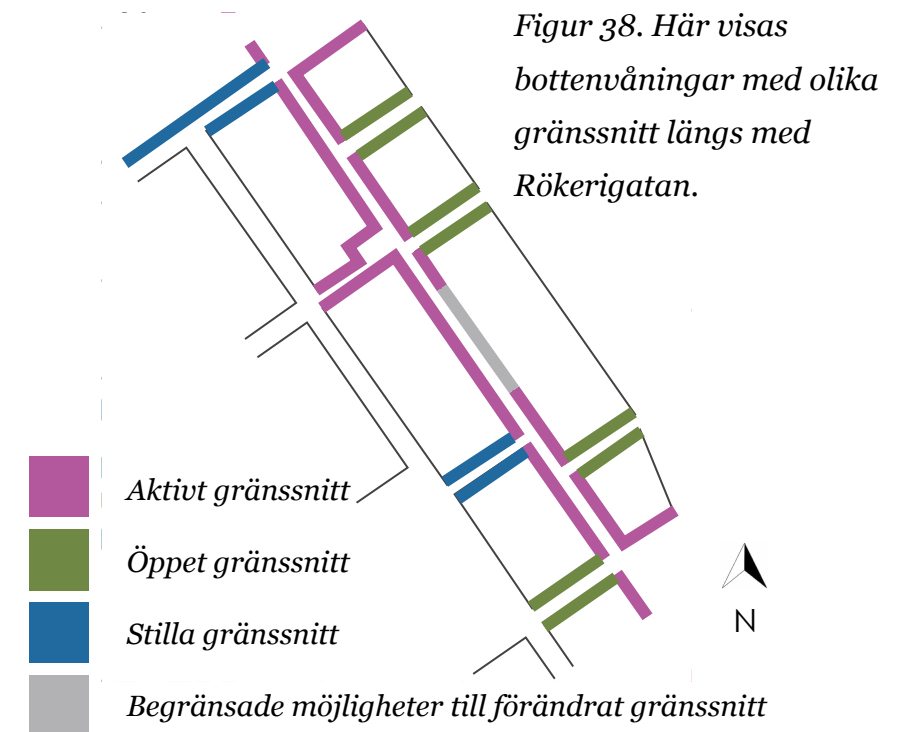
Enligt ett exempelkvarter som finns beskrivet i planprogrammet varierar hushöjderna och hustyperna längs gatan. I exemplet visas takradhus som byggs ovanpå befintliga byggnader, vilket ger totalt omkring sex våningar, och ett nytt högre hus på 8-12 våningar med lokaler i bottenvåningarna som placeras intill Rökerigatan (Stockholms stad, ss. 38-39). I ett annat exempelkvarter för ny bebyggelse längs gatan visas på olika sätt hur det kan få en relativt tät och varierad bebyggelse och antalet våningar varierar mellan 3 och 9. En fickpark kan finnas inom kvarteret, och bostadsgården illustreras placerad på bjälklag (Stockholms stad, s. 42).



Figur 37. Rökerigatans läge i Slakthusområdet.



Bild 35. Bilden visar Rökerigatan sett mot norr. Här syns gatans karaktärsfulla torn, en byggnad som kommer att sparas.



Informationen i figuren är hämtad från kartor i Planprogrammet för Slakthusområdet (Stockholms stad 2017, s. 35).



Bild 36. Rökerigatan mot söder. Husen längs gatans vänstra sida kommer att sparas.



## Mobilitet

Kartorna till höger (figur 39-42) visar var trafikanterna i huvudsak kommer röra sig, men de olika trafikslagen kommer även kunna förekomma på de omarkerade gatorna.

Hela Rökerigatan planeras som ett prioriterat gångstråk med plats för vistelse (Stockholms stad 2017, s. 58). Även de flesta anslutande gator planeras som gångstråk. Endast de två anslutande gatorna i vardera ände av Rökerigatan blir gator med motortrafik.

Cykelhuvudstråk planeras i utkanterna av Slakthusområdet, varav ett föreslås på parallellgatan till Rökerigatan (Stockholms stad 2017, s. 59). Även pendlingsstråk för cykel placeras i utkanten av området, öster om Rökerigatan (utanför områdesgränsen).

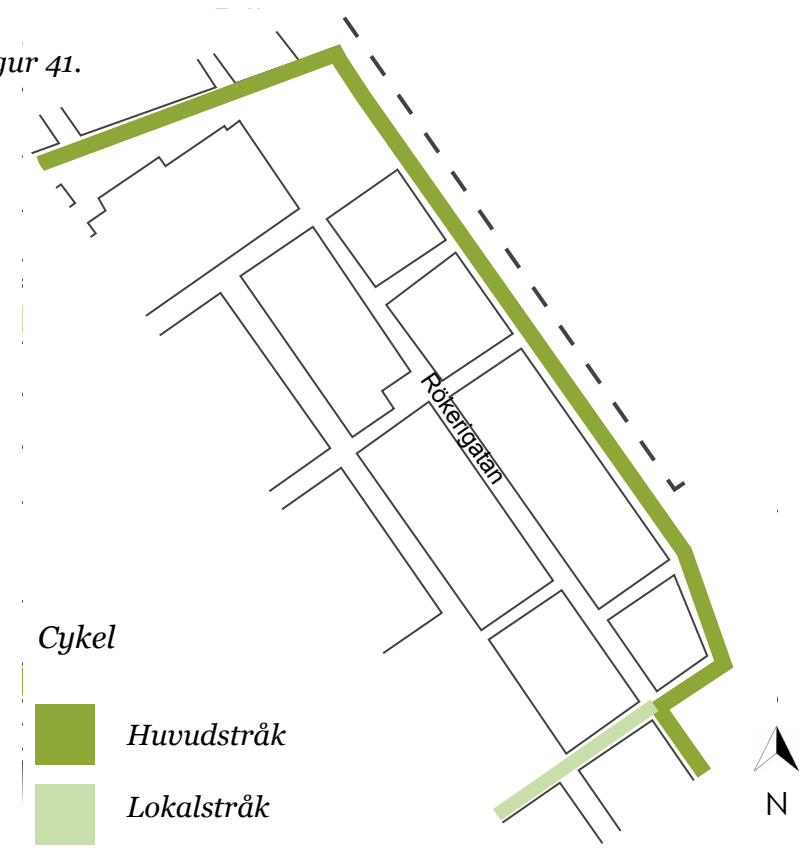
Motorfordonstrafiken planeras med en huvudgata norr om Rökerigatan, lokal huvudgata på den östra parallellgatan och med lokalgator (Stockholms stad 2017, s. 59).

Det planeras in två tunnelbaneuppgångar i anslutning till Rökerigatan, varav den ena kommer ligga i norra entrén till gatan (Stockholms stad 2017, s. 58). I planprogrammet visas även att ett av områdets busstråk placeras norr om Rökerigatan. Två tvärbaneuppgångar planeras även in jämte busstråket.

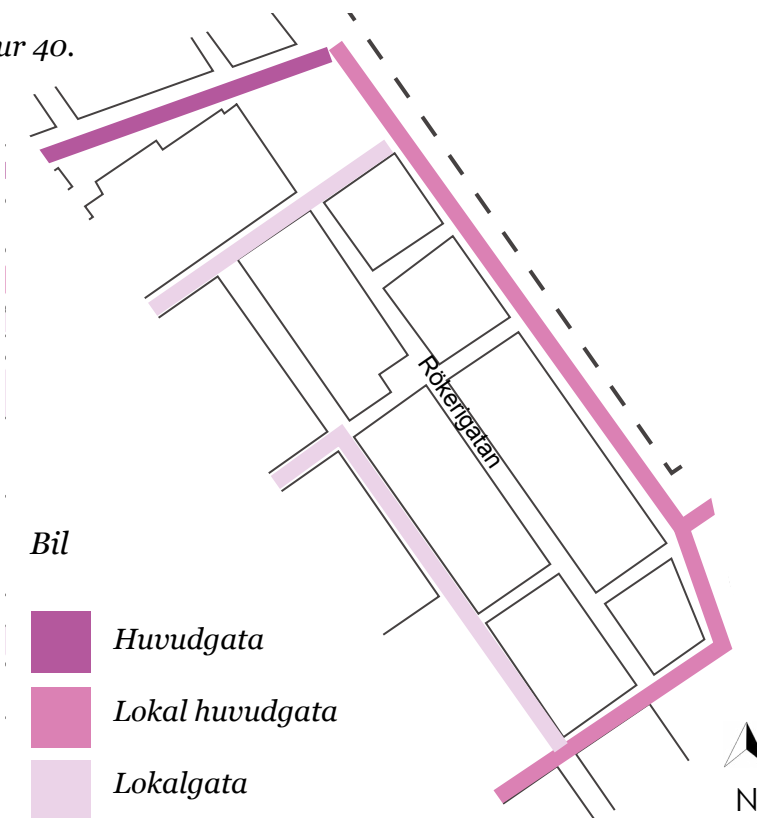
Figur 39.



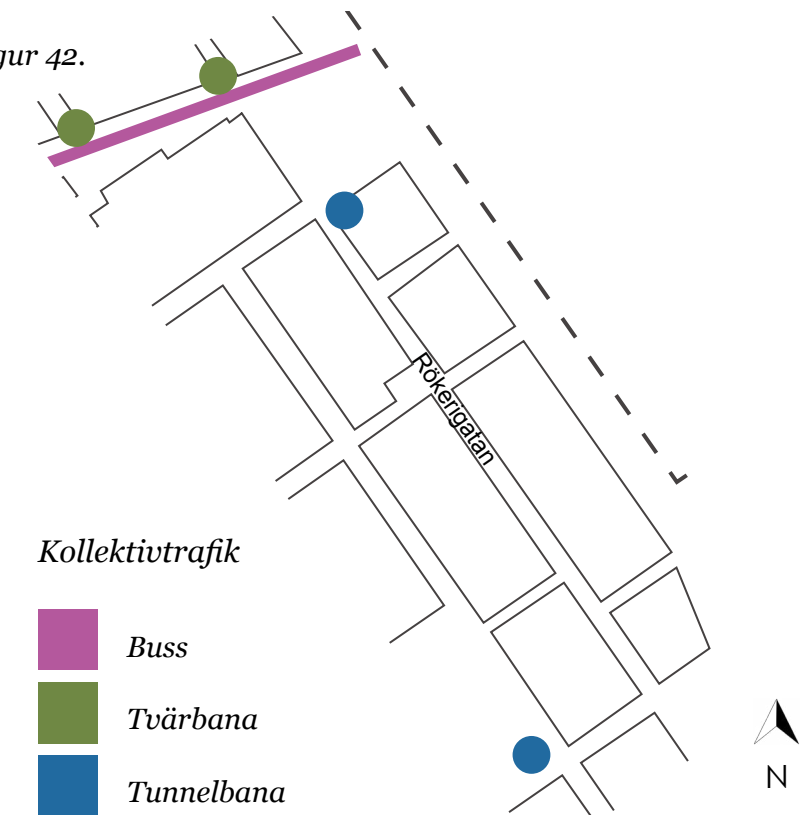
Figur 41.



Figur 40.



Figur 42.



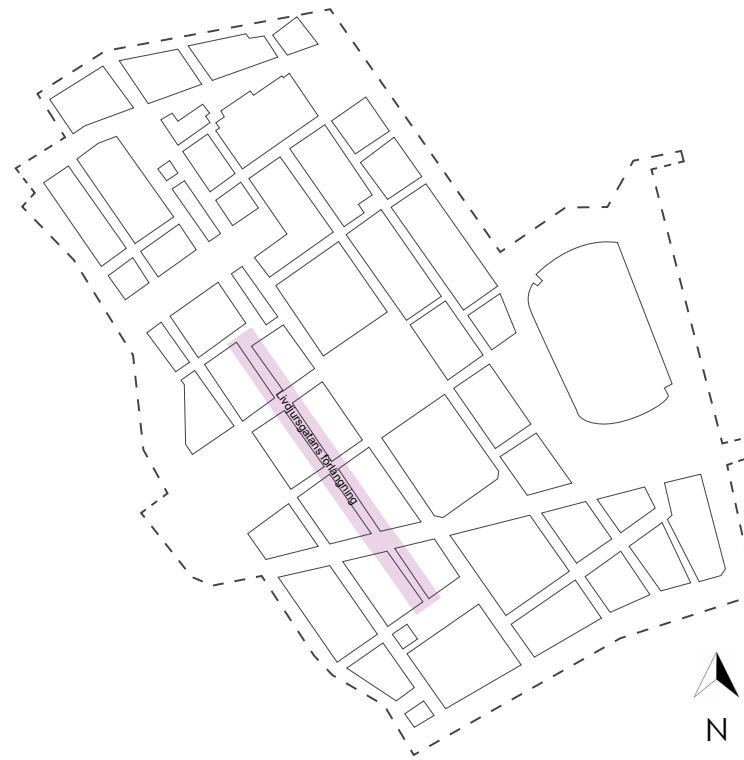
Informationen i figurerna 39-42 är hämtad från kartor i Planprogrammet för Slakthusområdet (Stockholms stad 2017, ss. 58-59).

# Livdjursgatans förlängning

Livdjursgatans förlängning blir en bostadsgata där i princip enbart boende vistas och rör sig, där tempot är relativt lugnt och fler barn antas vistas i gaturummet än på andra gator.

Gatan är bara 9 meter bred, och bör omges av lägre byggnader med respekt för områdets äldsta jugendbyggnader (Stockholms stad 2017, s. 33). Gatan planeras ha ett stilla gränssnitt som stödjer en lugnare gata (Stockholms stad 2017, ss. 34-35), se figur 44. Gator med ett stilla gränssnitt med lägre byggnader lämpar sig för utformning av så kallade hybridzoner. Dessa hybridzoner fungerar som små förgårdar/trappor mot stadsradhus, där man kan ha en liten plantering eller en stol. Det blir som en mjuk övergång och tröskel mellan den offentliga gatan och privathemmet (Stockholms stad 2017, s. 37).

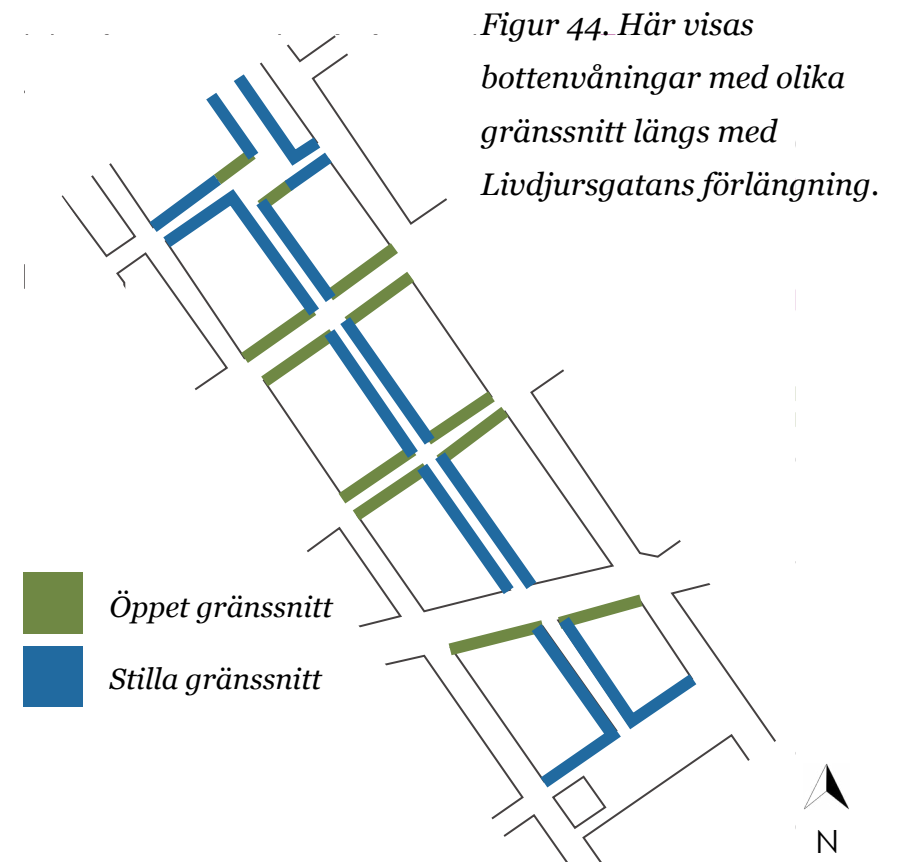
I exempelkvarteret i planprogrammet beskrivs det hur kvarter med stilla gränssnitt mot lugnare gator är bäst lämpade för placering av förskoleverksamheter. Det ges förslag på förskoleverksamhet integrerat i bottenvåningarna eller som fristående byggnader längs gatan. I exempelkvarteret består byggnaderna utav 2.5 våningar och upp till 8 våningar som max, med en generell hushöjd på 5 våningar. Byggnaderna ska skilja sig i volym, höjd och hustyp för att ge en mångfald till gatan och även ge goda ljusförhållanden längs med gatan (Stockholms stad 2017, ss. 40-41).



Figur 43. Livdjursgatans förlängnings läge i Slakthusområdet.



Bild 37. Ungefärligt läge för Livdjursgatans förlängning, huset till höger kommer att rivas och istället ge plats åt den nya gatan.



Informationen i figuren är hämtad från kartor i Planprogrammet för Slakthusområdet (Stockholms stad 2017, s. 35).



Bild 38. Här syns torgbildningen i Livdjursgatans norra ände, en av få delar av Livdjursgatans förlängning som finns idag. Rakt fram i bilden syns nuvarande Livdjursgatan.



## Mobilitet

Kartorna till höger (figur 45-48) visar var trafikanterna i huvudsak kommer röra sig, men de olika trafikslagen kommer även kunna förekomma på de omarkerade gatorna.

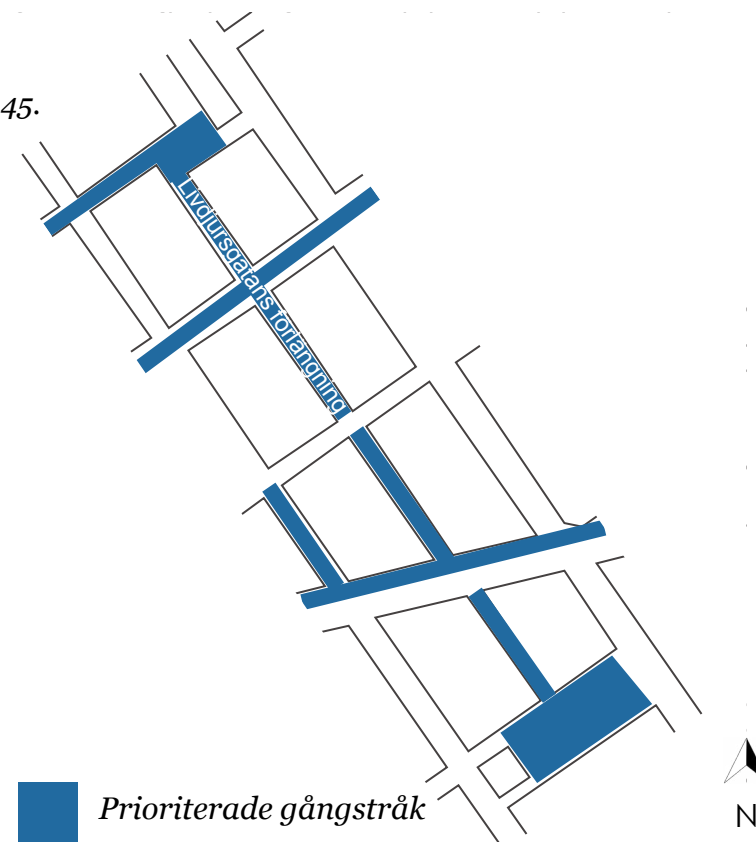
Livdjursgatans förlängning är också en gata med prioritet för gående, och även några av tvärgatorna (Stockholms stad 2017, s. 58).

Parallellgatan väster om Livdjursgatans förlängning är ett huvudstråk för cykel, och parallellgatan till öster är ett lokalstråk för cykel (Stockholms stad 2017, s. 59).

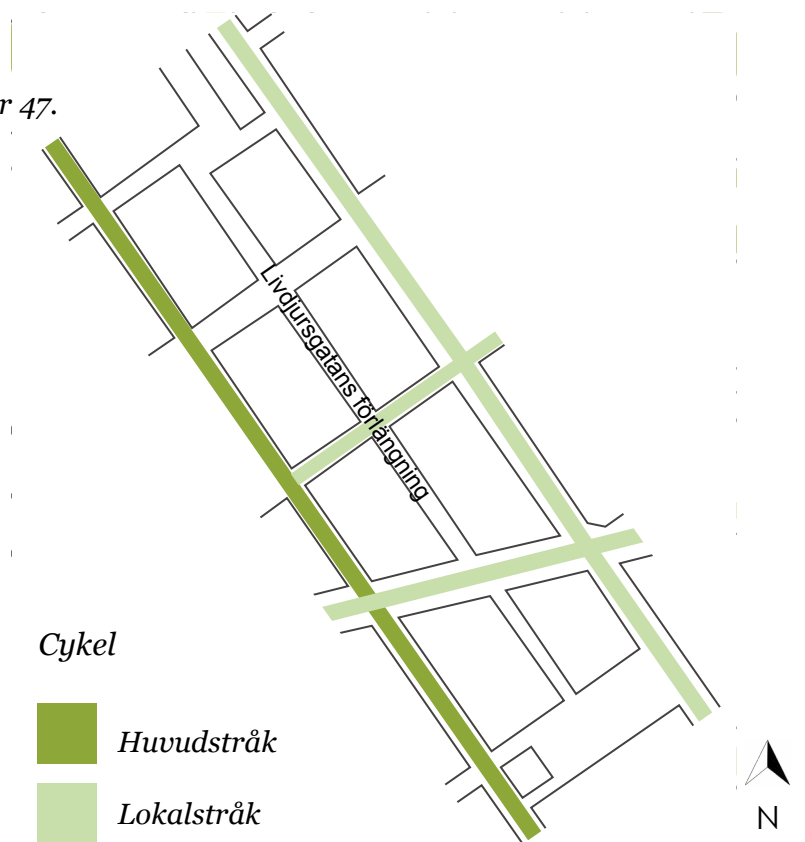
Lokalgator för motorfordonstrafik går parallellt och korsar Livdjursgatans förlängning, och parallellgatan till öster planeras som lokal huvudgata (Stockholms stad 2017, s. 59).

En av de två planerade tunnelbaneuppgångarna för området ligger i anslutning till Livdjursgatans parallellgata i öster, som även är ett busstråk (Stockholms stad 2017, s. 58).

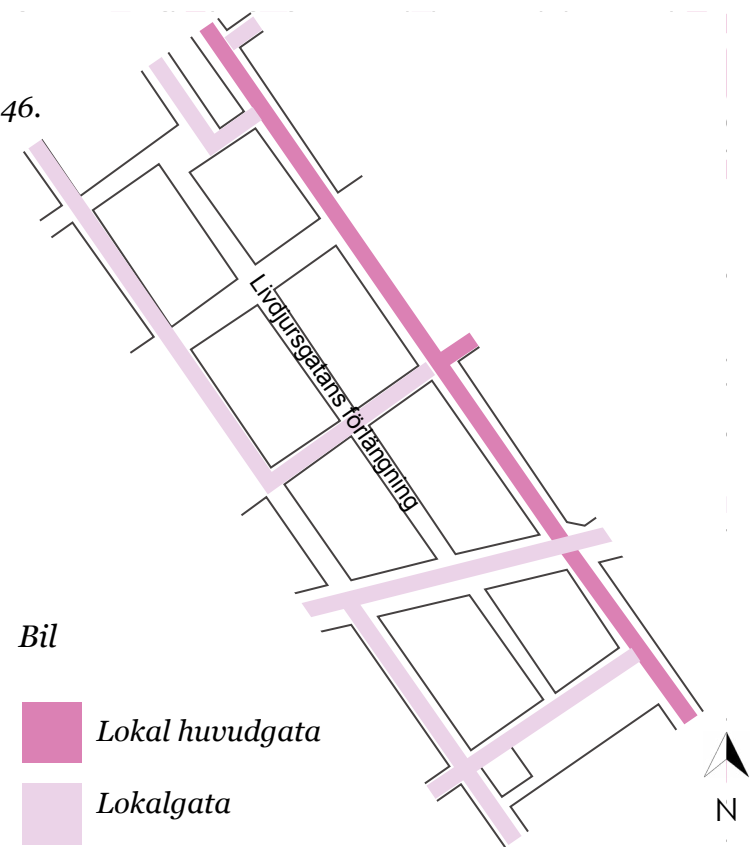
Figur 45.



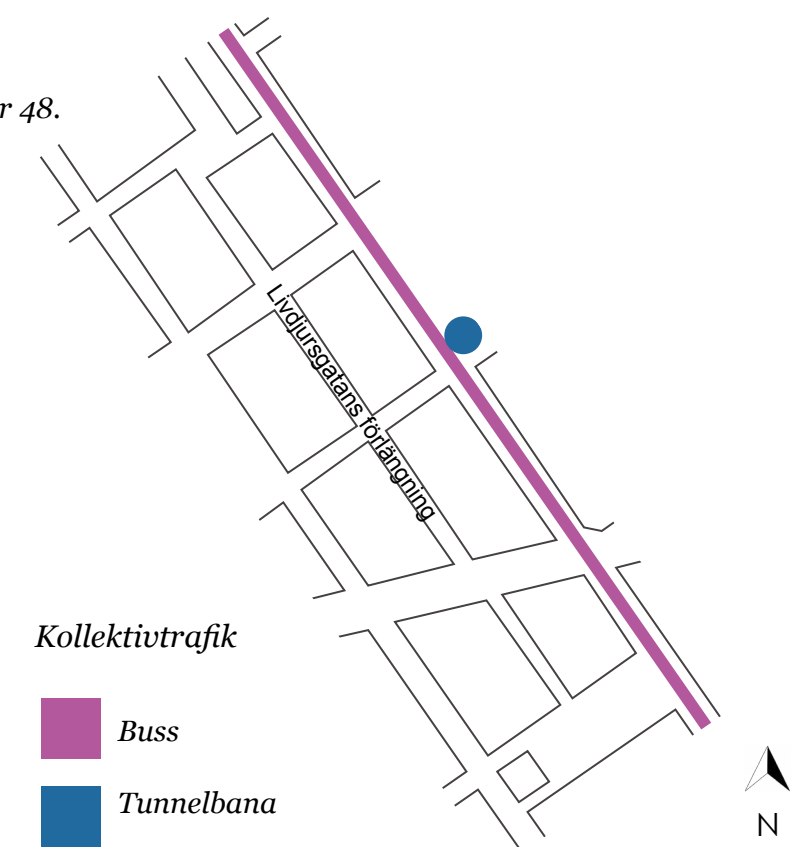
Figur 47.



Figur 46.



Figur 48.



Informationen i figurerna 45-48 är hämtad från kartor i Planprogrammet för Slakthusområdet (Stockholms stad 2017, ss. 58-59).

# GESTALTNING

Här redovisas hur vår gestaltungsprocess har sett ut med gestaltungsprogram och processskisser. Vi beskriver även förslagen för gatorna Rökerigatan och Livdjursgatans förlängning.

## Uppstart

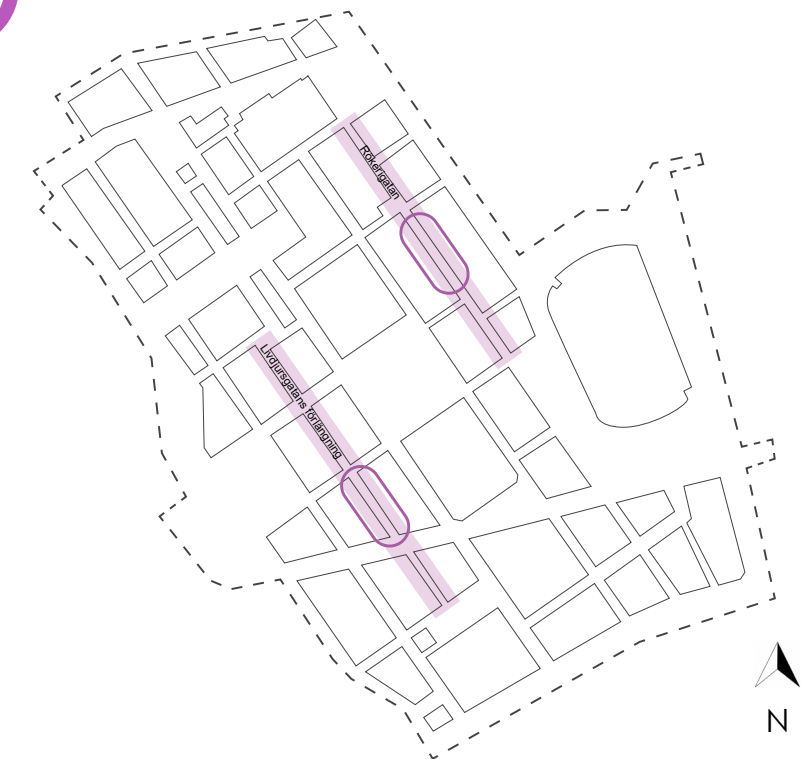
Skissprocessen började med undersökande skisser i en stor skala, varpå nya idéer och tankar väcktes. Därefter skissade vi på båda gatorna i mer detaljerad skala, i plan, sektion och perspektiv.

### Motsatspar

För att starta idégenereringen började vi med att göra snabbare skisser utifrån fem motsatspar; rörelse-vistelse, trevligt-otrevligt, lekfullt-seriöst, blandning-uppdelning samt livfull-lugn. Detta för att väcka idéer och tankar kring gatugestaltning.

Att arbeta utifrån motsatspar hjälpte oss att komma igång med skissandet. Det väckte tankar kring rörelse och hur man kan skapa rörelse i andra riktningar än längsgående, hur färg, form och funktion kan påverka upplevelsen, skala, rumslighet, vad som känns lekfullt och att strikt utformning kan vara tydligare än lekfullt.

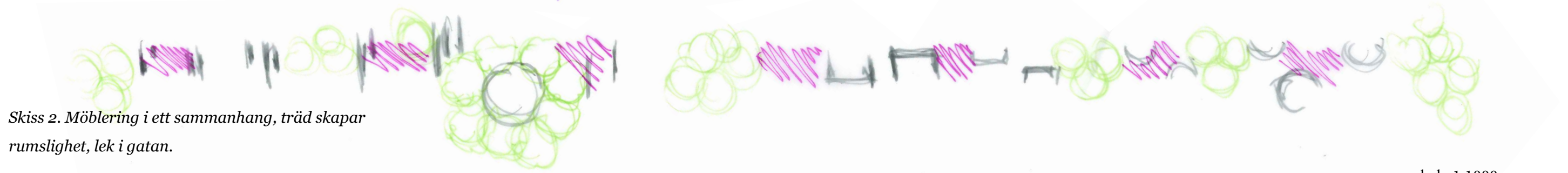
Dessa första skisser gav inte några svar utan väckte snarare frågor som vi tog med oss till nästa steg i gestaltungsprocessen. Det var svårt att komma längre än till övergripande idéer i en så utzoomad skala och vi hade svårt att låta bli att fokusera på att bilen måste kunna komma fram. För att komma vidare bestämde vi oss för att tillåta oss att tänka att bilen inte behövde komma fram, och släppa även andra regler och måttanvisningar. Vi övergick också till en mer inzoomad skala, och kortare sträckor av gatorna.



Figur 49. Vid uppstarten skissade vi på hela gatusträckningarna, markerade med ljuslila. Därefter valde vi ut kortare sträckor av båda gatorna att jobba vidare med, vilka är markerade med mörklila ovaler.



Skiss 1. Mjuka former och händelserik utformning dämpar rörelsen och ger utrymme för vistelse.



Skiss 2. Möblering i ett sammanhang, träd skapar rumslighet, lek i gatan.

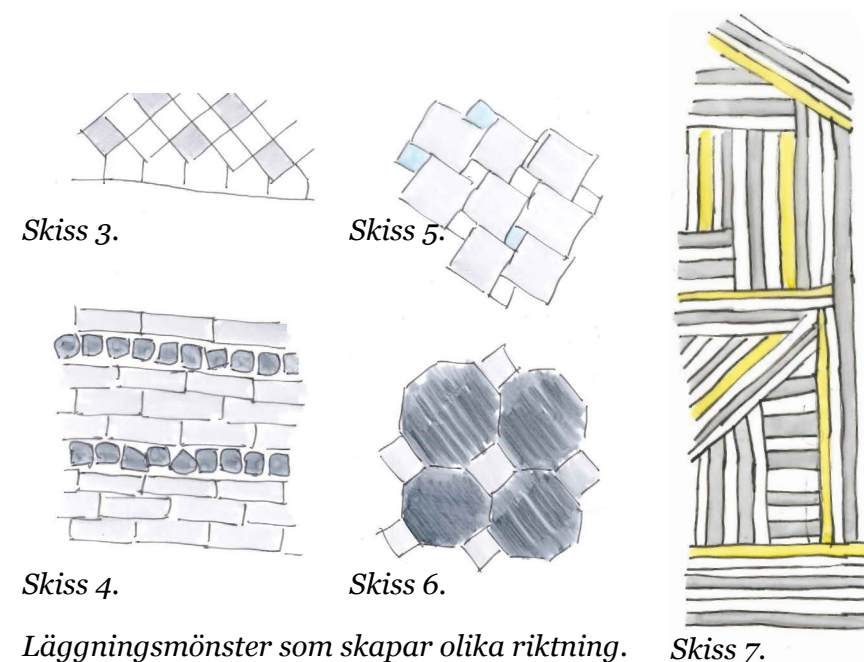


# Rökerigatan gestaltungsprozess

Här redovisas ett urval av det vi undersökt i skiss för Rökerigatan under gestaltungsprocessen.

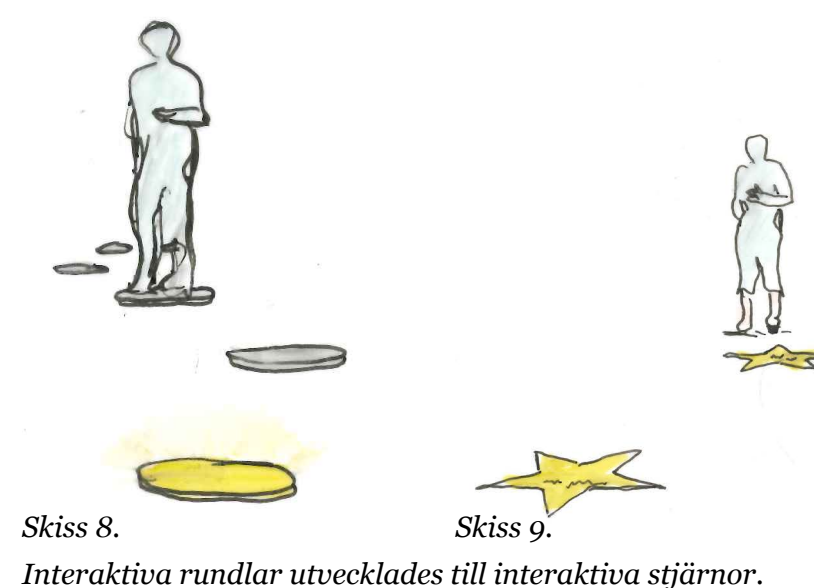
## Markmaterial och fogriktningar

Vi undersökte olika markmaterial för att få en hög detaljeringsgrad på gatans golv. Samtidigt ville vi bryta den längsgående riktningen som vi under platsobservationerna såg kan förstärkas av fyrkantiga plattor som skapar linjer längs med gatan. Vi testade att lägga plattorna diagonalt och att skapa olika mönster. För att ytterligare höja detaljrikedomen testade vi att ge några partier i markbeläggningen en utstickande färg som ett återkommande igenkännande element. Vi tar med oss till gestaltungsförslaget att vi vill undvika att fogar skapas i gatans längsgående riktning. I alla skisser nedan skapas riktningar så i förslaget används inte dessa. Plattorna i en avvikande färg utvecklades tillsammans med andra idéer och togs med till förslaget men i en utvecklad form.



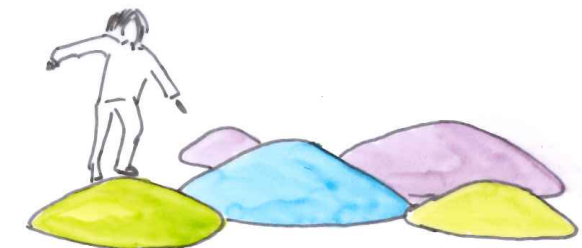
## Aktivering av gatan

Ett dilemma som har kommit upp under samtalsintervjuerna är hur man får människor att vilja stanna upp och vara på gatan. Vi ville ha något i markmaterialet som lockade människor att vistas på gatan, något interaktivt inslag som får människor att agera med gatan. Vi skissade på interaktiva inslag i form av ljuspunkter i marken som lyser upp när man går på dem, en idé som utvecklades vidare. Då Rökerigatan kommer fungera som det stora stråket som leder till och från Globen vill vi koppla ihop detta, varvid idén med Slakhusområdets egna Walk of Fame föddes. I marken på gatan har vi ritat in ett antal stjärnor med namn på artister som har uppträtt på Globen, och när man går på dessa aktiveras de och en liten musiksnutt från just den artisten spelas upp. Tanken är att det kan bli ett roligt interaktivt inslag i markmaterialet som lockar människor till att gå på gatan där stjärnorna är placerade. Denna idé är något vi har tagit med oss till gestaltningen.



## Förbipasserande lek

Vi skissade också på lek i olika former, och gillade idéer med gummiastfalt och antingen små kullar eller integrerade studs mattor. Gummiastfalten kan ha en avvikande färg och bli ett lekfullt inslag på gatan. Det tog vi med oss eftersom det inbjuder till vistelse och att det fungerar som en tydlig markör att detta inte är en traditionell bilgata.



Skiss 10. Lek i form av kullar av gummiastfalt.



Skiss 11. Lek i form av studs mattor.



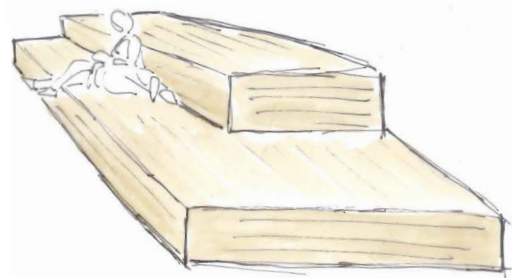
## Sittplatser ger plats för vistelse

Vi undersökte olika sätt att skapa förutsättningar för vistelse, och kom fram till att det behövs olika typer av sittplatser och vistelseytor för att passa olika typer av människor. Vi har skissat och undersökt många olika typer av sittplatser, både primära och sekundära sittytor.

De stora sittgradängerna i skissen nedan är djupa så det går att ligga på dem, men det går även att bara sitta och vila ryggen. I förslaget finns en utvecklad version av dessa med. Caféborden kan användas i anslutning till en caféverksamhet men även som ordinarie offentlig möblering för gatan, vilket är något som syns i förslaget. Gräsmattor med solstolar är ett roligt sätt att skapa sittmöjligheter på, men eftersom gräsytor kan bli problematiska på en så välanvänd yta är detta inte något vi tog med oss vidare i processen.



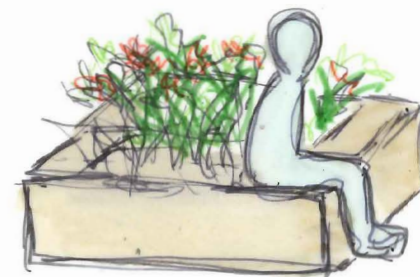
Skiss 12. Solstol.



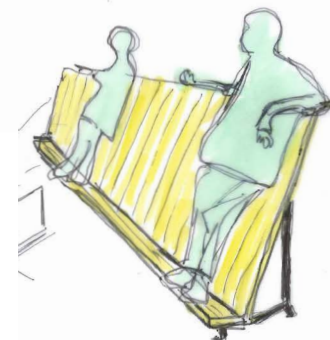
Skiss 13. Sittgradäng.



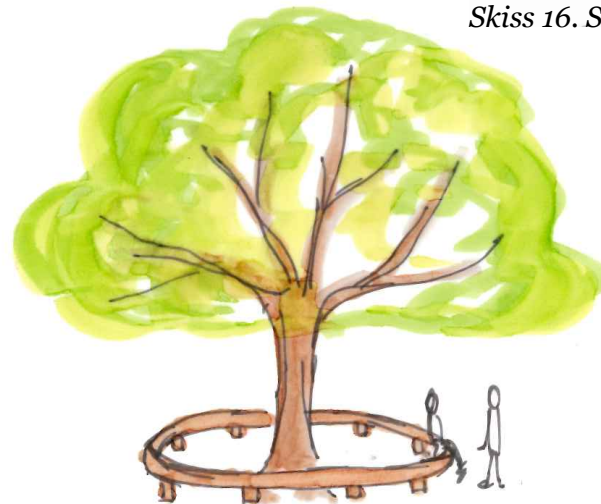
Skiss 14. Runt bord med stolar.



Skiss 15. Sekundär sittplats.



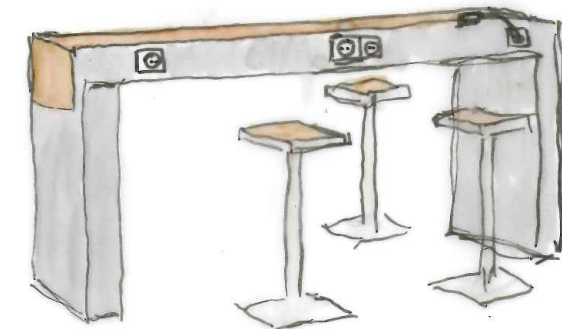
Skiss 16. Ståbänk.



Skiss 17. Bänk rund ett träd.

Andra typer av sittplatser vi skissat på är sekundära sittplatser, som att göra kanten på växtbäddar lite bredare och i bekväm sitthöjd, vilket syns i bilden nedan. En fördel vi ser med sekundära sittplatser är att de kan användas av många men utan att se tomma ut om de inte används. Denna typ av sittplats finns med i förslaget. Vi har också skissat på ståbänkar, för att erbjuda möjligheten att stanna till en stund även om man inte vill sätta sig ner. I rätt läge kan de också bli en härlig solplats. Detta var något vi gillade och tog med oss till förslaget. Skissen längst ner visar idéer för hur sittplatser kan skapas kring träden på torgbildningarna längs gatan. Detta utvecklade vi och tog med oss, eftersom träden kan bli trevliga mötesplatser och sittplatser med lövskugga. Till förslaget skissade vi dock fram en annan form av sittmöbel runt träden, vilken skiljer sig från skissen nedan.

Vi funderade på hur vistelse kan skapas alla tider på dygnet och året. Skisserna nedan visar barbord med eluttag så mobil och dator kan laddas och en bänk som är uppvärmd kan värma gatans användare under kallare perioder. Dessa idéer togs med till förslaget för att ge en livfull gata året och dygnet runt.



Barbord med laddningsuttag.



Skiss 18. Uppvärmad bänk.

## Kombinerad lek- och sittmöbel

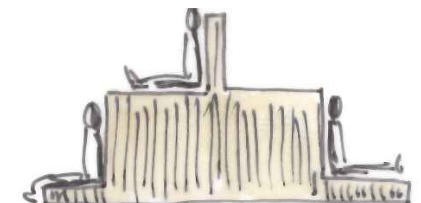
På dessa skisser visas idéer för hur möbler kan fungera både för att sitta på och för lek. Vi inspirerades av Klostergatan i Växjö, ritad av O2landskap, som har en sådan multifunktionell möbel. Detta är något vi utvecklade ytterligare till förslaget.



Skiss 19.



Skiss 20.



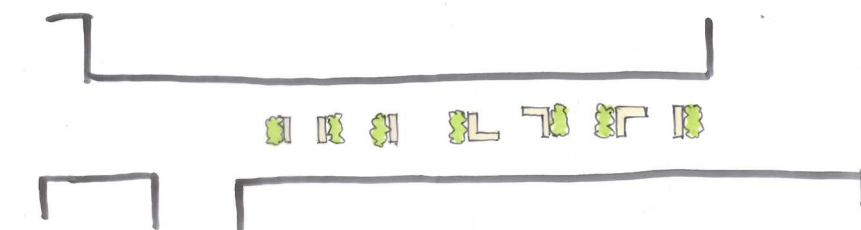
Skiss 21.

Tre olika multifunktionella möbler.

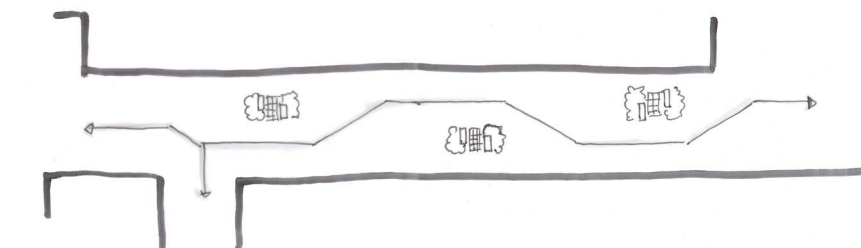


## Fordon ska vara underordnade gående

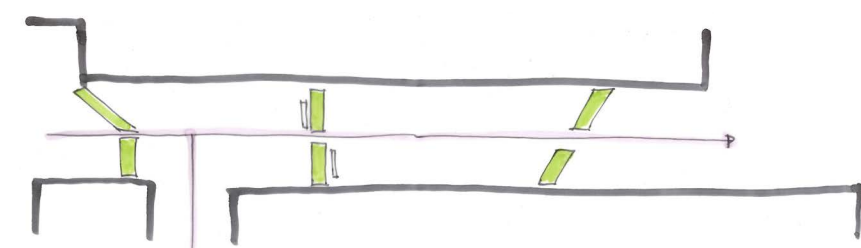
För att få fordon att hålla ett lågt tempo skissade vi på några olika lösningar. Vi testade med att placera gatans möblering i mitten, vilket gör att fordon måste ha god uppmärksamhet och kan inte köra på som vanligt. Däremot bildades en slags zonering med risk för att biltrafik kör på ena sidan av möbleringen och de gående håller sig på andra sidan. Denna typ av uppdelning av trafikslag är inte något vi vill ha på denna gata. Utifrån exempel som nämnts och visats under samtalsintervjuerna, och med inspiration från platsobservationen på Stallgatan i Ursvik, Stockholm testade vi också att skissa en linje som gick i sickssack som bilen följer. Då körbanan går i sickssack tvingas bilen till ett långsammare tempo. Ett knep är att placera möblering eller planteringar som blir ett fysiskt hinder som bilen måste sickssacka genom. Tyvärr bildades även här en slags zonering, där de gående lätt hamnar på kanterna om gatan och bilen är den som hamnar i fokus, och därför släppte



Skiss 22. Möblering i mitten av gatan.



Skiss 23. En linje som bilister ska följa.



Skiss 24. Möblering som gör det trångt och tvingar olika trafikanter att dela på utrymmet.

vi denna idé. Den sista skissen visar en linje som bilen ska följa, och planteringar som tvingar bilen att köra där. De gående är friare att utnyttja hela ytan men vid planteringarna får de dela utrymme med bilen. Vi tog med oss att det kan fungera att ha bilister och gående på samma yta, eftersom bilisterna kör lugnare då, vilket också framkom under våra samtalsintervjuer.

## Formspråk och placering

Vi skissade också på olika formspråk på gatans möblering. Vi tyckte att raka linjer och fyrkantiga former gav ett mer stilrent intryck, vilket passar på en så offentlig plats som Rökerigatan är. Därför valde vi bort de böljande formerna på bänkar. Vi funderade också på hur möbleringen skulle placeras. I skissen nedan syns bänkar med vegetation omkring som bildar ett mindre rum. Detta valdes bort eftersom en mer öppen placering av bänkar och annan utrustning bättre passar på denna typ av gata.



Skiss 25.

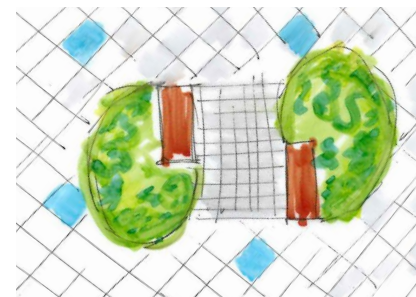
Skiss 27.



Skiss 26.

Skiss 28.

Bänkar med olika form.

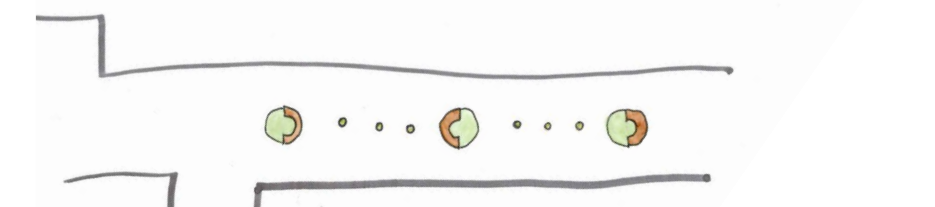


Skiss 29. Placering av bänkar i mindre rum.

För att ge gatan ett ordnat och prydligt intryck skissade vi på rytmiskt återkommande möblering och ett regelbundet markmaterial. Vi tog med oss dessa idéer till förslaget, men eftersom vi kom fram till att ha möblering på sidorna och inte i mitten, och på grund av att vi ville ha olika typer av vistelsemöjligheter, blev förslaget inte lika stilrent som i skisserna nedan. De två nedersta skisserna visar hur vi funderat kring placering av cykelställ. Om de placeras i anslutning till gatan snarare än på den tänker vi att man uppmuntras att ställa ifrån sig cykeln och promenera längs gatan.



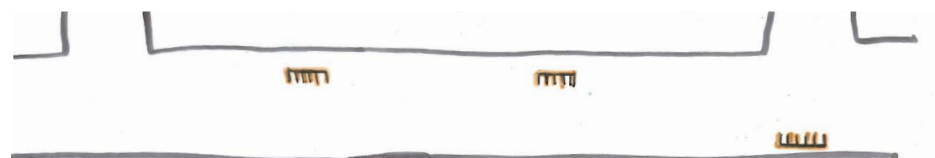
Skiss 30. Bänkar och växtlighet placerade i rytmiskt återkommande mönster, rakt formspråk.



Skiss 31. Bänkar och växtlighet placerade i rytmiskt återkommande mönster, runt formspråk.



Skiss 32. Urna med sommarblommor.



Skiss 33. Cykelställ placerade på gatan.



Skiss 34. Cykelställ placerade i anslutning till gatan.

### Gatan samspelar starkt med verksamheterna

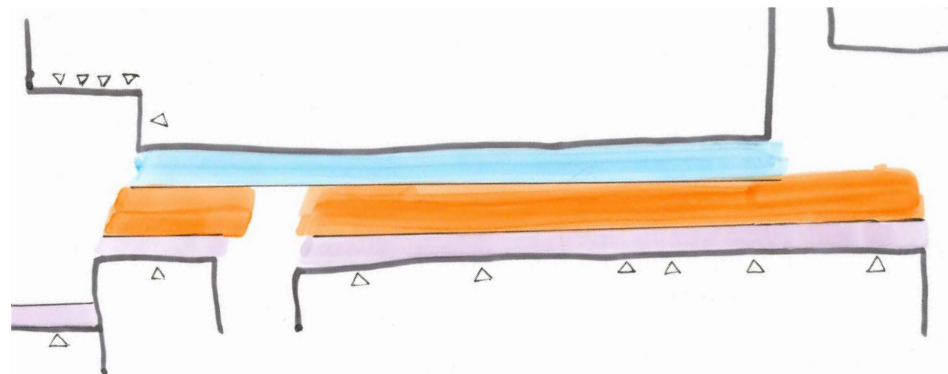
För att få en livfull gata funderade vi över mötet mellan gatan och verksamheter längs gatan. Vi vill att gatans utformning välkomnar verksamheterna att sprida ut sig med exempelvis cafébord, klädhängare och bokbord, vilket vi tar med till förslaget eftersom vi vill att denna gata ska bli aktiv och händelserik.



Skiss 35. Gatan samspelar med verksamheterna i bottenvåningarna.

### Skiss över gatans disponering

Vi sammanfattade det vi tog med oss till förslaget i en skiss som visar hur ytan ska disponeras. Vi vill samla den längsgående rörelsen av alla trafikslag på en smalare yta i mitten av gatan (orange). De gående bidrar då till att motorfordonen sänker hastigheten. För de gående är det osmidigt att gå längs husfasaderna eftersom möblering och aktiviteter bryter den längsgående rörelsen. Längs ena fasaden låter vi verksamheterna i bottenvåningarna sprida ut sig i gatan. Det kan vara t.ex. cafébord eller klädsnurror (lila). Längs båda fasaderna finns möblering, möjlighet för vistelse och lek (blå och lila).



Skiss 36. Gatans disponering där orange är stråk för rörelse, blå och lila är plats för vistelse och där verksamheter kan sprida ut sig.

### Vad vi tar med oss

Till gestaltningen:

- Markmaterial utan fogriktningar som förstärker gatans längsgående riktning
- Interaktiva stjärnor i marken
- Lek i form av gummi-asfalt och studs mattor
- Olika typer av sittplatser
- Multifunktionella möbler
- Rörelse i mitten av gatan, både för gående och fordon
- Raka linjer men inte helt strikt formspråk
- Samspel mellan gata och bottenvåningar

Till diskussionen:

- Zonering eller inte?


























# Rökerigatan

## utformningsprinciper

Här beskrivs först utformningsprinciperna för Rökerigatan. Det som står i “Vad vi tar med oss”-rutorna som vi har utgått från vid utformningen av Rökerigatan har vi sammanställt till ett antal utgångspunkter (se figur 50). Intill punkterna visas vilket eller vilka avsnitt i arbetet som kunskapen eller idéerna grundar sig på.

Något som vi tog med oss från alla avsnitt är att gatan ska möbleras och utformas för vistelse för att valfria aktiviteter ska ske. Många av punkterna handlar om att se till helheten och om hur samspelet mellan olika trafikslag kan styras. Viktigt för Rökerigatan är en tydlig uppdelning mellan rörelse och vistelse med en zonering som enbart styr bilen, och att folkflödet utnyttjas för att sänka bilarnas hastighet. Dessutom att gatan inbjuder till samspel med verksamheterna i bottenvåningarna, att markmaterialets fogar inte förstärker gatans längsgående riktning, och att utformningen signalerar till cyklister att undvika gatan.

Utformningsprinciper Rökerigatan - en offentlig, ordnad och omhändertagen gata	Från vilket avsnitt kommer idéerna?				
	Kunskaps- översikt	Samtals- intervjuer	Förebilder	Plats- observationer	Gestaltning- processen
• Använd olika typer av sittplatser, multifunktionella möbler, lekytor och interaktiva inslag för att uppmuntra vistelse					
• Ta hänsyn till hela gaturummet					
• Utformnigen ska tydligt skilja sig från traditionella gator					
• Tydliggör hur gatan ska användas, med rörelse i mitten av gatan för alla trafikanter, och vistelse på sidorna					
• Utforma för människan och gör det trångt för bilen					
• Utnyttja att flöde av gående gör att bilister sänker hastigheten					
• Möjliggör samspel mellan gatan och husen, särskilt verksamheterna i bottenvåningarna					
• Bryt siktlinjer exempelvis med träd och flerstammiga träd, inte för långa raksträckor					
• Skapa golv i en och samma nivå, utan att en visuell uppdelning skapas, med annat material än asfalt och utan fogar i längsgående riktning					
• Zonera för bilen					
• Undvik parkering					
• Undvik genomfartstrafik av cykel och placera cykelställ utanför gatan					

Figur 50. Här redovisas utformningsprinciperna för Rökerigatan med hänvisning till det avsnitt som kunskapen/idéerna är hämtade från.

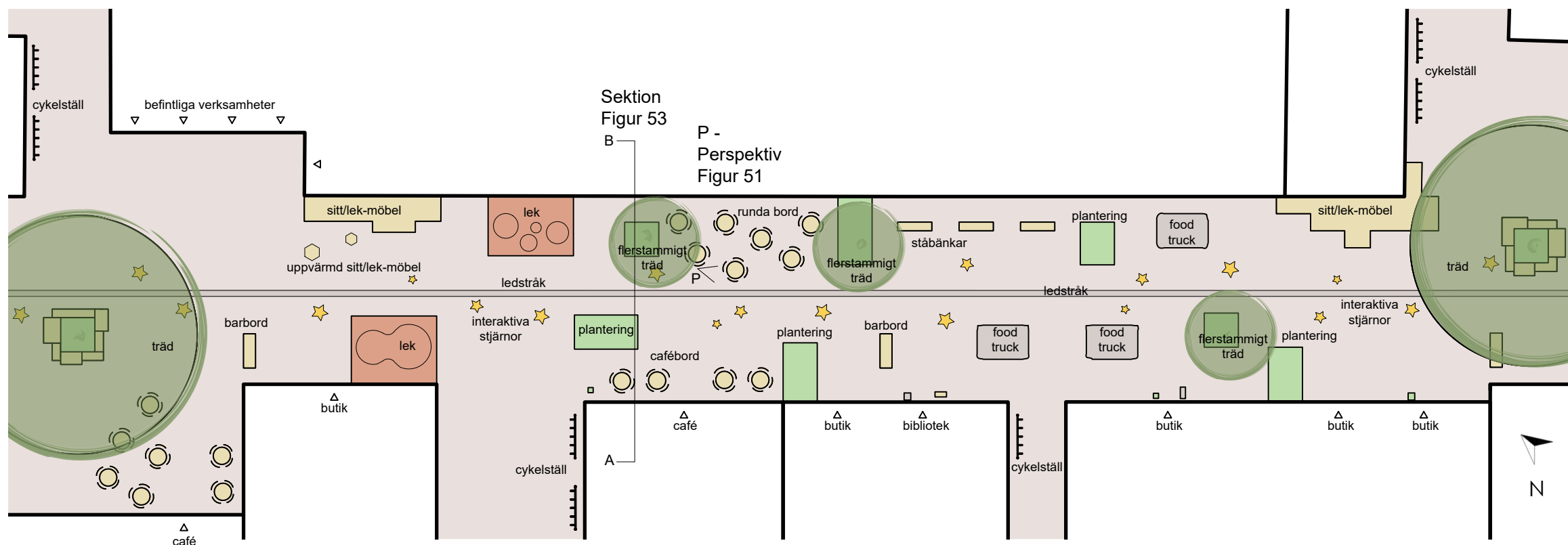


## Rökerigatan förslag



Figur 51. Illustrationen visar Rökerigatan, med aktiva bottenvåningar med verksamheter som ger en mer levande gatumiljö. Längs gatans mitt går ett ledstråk, som ger riktning åt de som rör sig längs med gatan, omgiven av de interaktiva stjärnorna i markbeläggningen. På gatan finns food trucks, sittgrupper, cafémöbler och planteringsytor.





Figur 52.

Rökerigatan, illustrationsplan, skala 1:300/A3

Gatan är uppdelad så att vistelsen sker längs sidorna och rörelsen i mitten. Alla trafikanter samsas om mittenstråket, och där syns även ledstråket, som fungerar som riktningsvisare åt gående och fordon. Möbleringen och leken är placerade längs fasaderna. Utmärkande för gatan är bronsstjärnorna som fungerar som ett spännande interaktivt inslag.

Vi tagit fram ett förslag på shared space för Rökerigatan, med huvudfokus på gåendes rörelse och vistelse. Med förslaget vill vi minimera genomfartstrafiken för fordon, framför allt cyklister.

Gatan är disponerad så att vistelse främst sker mot sidorna medan rörelse i gatans huvudriktning, både för gående och bilister, sker längs ett smalt stråk i mitten av gatan. Även gatans ledstråk placeras här. Det ska kännas säkert att gå i mitten. Det är också den smidigaste vägen att gå, eftersom sidorna delvis är blockerade, vilket gör det till en omväg att röra sig längs med fasaderna. Detta medför

att gående kommer att dominera mitten av gatan och att leda till att bilisterna håller lägre hastighet. Bilar ska vilja undvika gatan men om de ändå kör på den ska de känna sig underordnade gående. Husen är relativt höga, i snitt sju-åtta våningar. I bottenvåningarna finns i regel verksamheter, med skyltfönster mot gatan.

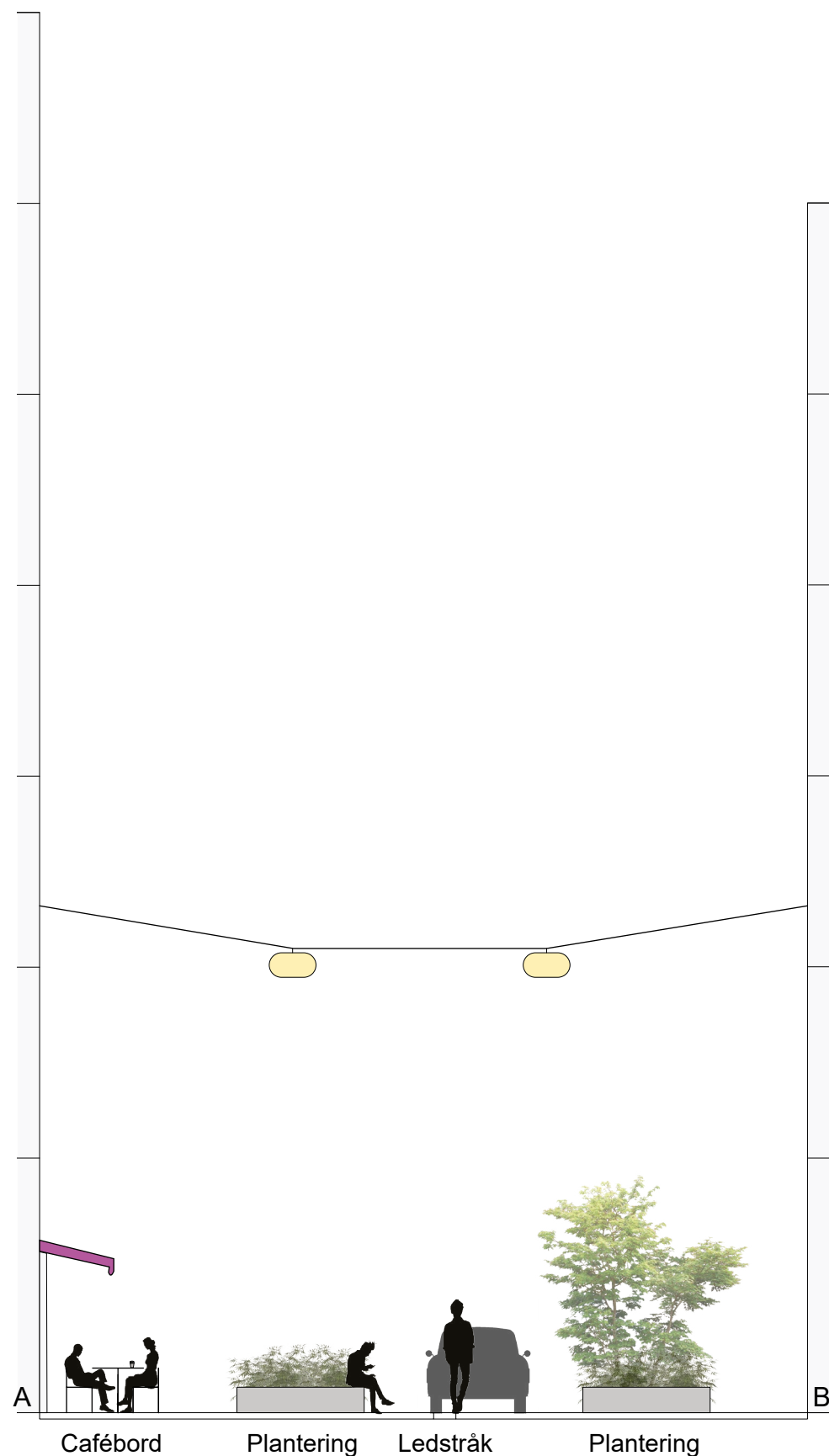
### Markmaterial

För att undvika att fogarna mellan plattorna i marken skapar riktningar längs med gatan valde vi att använda natursten med oregelbunden form så att alla fogar hamnar i olika riktning. Ett ledstråk i mitten av gatan bryter av detta och

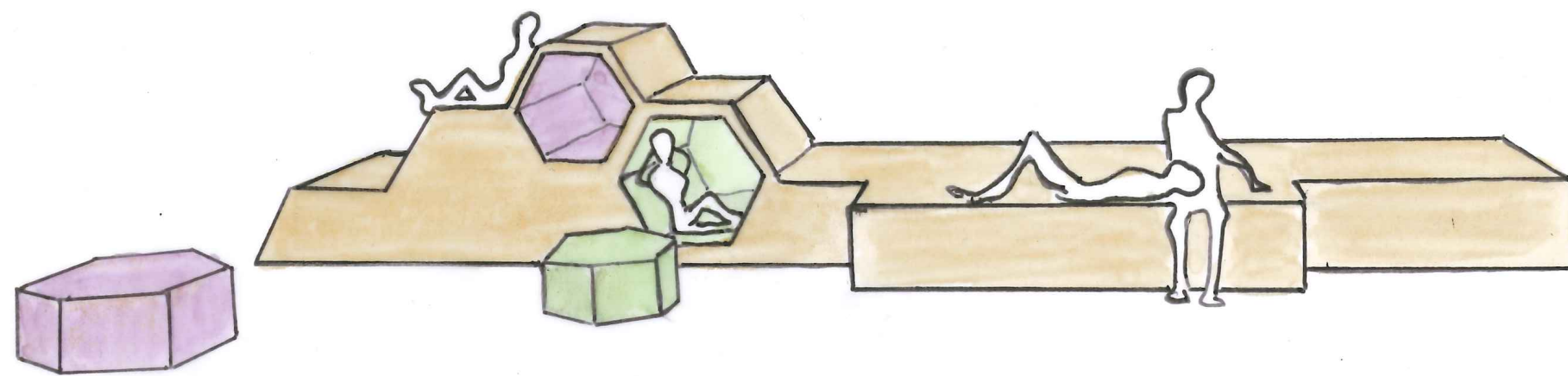
tydliggör en rörelseriktning längs med hela gatan. Även ledstråket är i naturmaterial. I mitten av gatan finns också stjärnor i brons som är tillägnade olika artister som har spelat i Globenområdet. Då markmaterialet på gatan är ett viktigt inslag för upplevelsen är hela Rökerigatan uppvärmd, så detaljerna i marken syns även under vinterhalvåret.

### Möblering

Olika typer av sittplatser erbjuds; runda bord med stolar, multimöbler i trä, uppvärmda bänkar, barbord/ståbord med laddningsstationer och sittgradänger kring träd. De runda borden är placerade mitt emot ett café, för att



Figur 53. Sektion A-B visar gaturummets proportioner. Caféet i bottenvåningen sprider ut sig i gatan med bord. Planteringarna ger grönska och skydd till gående. Mittremsan med ledstråket är smalt och här ska alla trafikslag samsas om ytan. Den smala ytan gör att alla trafikanter måste sänka hastigheten och vara extra uppmärksamma.



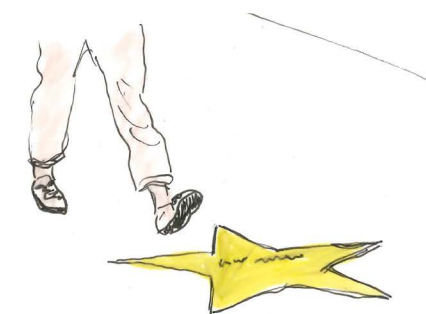
Figur 54. Detaljen visar möbeln som är kombinerad sittyta och lek. Det går att sitta i och på håligheter. Det går även att klättra längs möbeln. De sexkantiga fristående klossarna är uppvärmda, vilket gör att de är sköna att sitta på även om det är kallt.

kunna användas av såväl cafégäster som andra som vistas på gatan. Multimöblerna uppmuntrar till lek vilket lockar fler gående att stanna upp och använda gaturummet. Även laddningsstationerna i de offentliga barbordet kan få gående att stanna upp, även om de inte planerat det, för att t.ex. ladda mobiltelefonen och detta ger en mer livfull gata. Barbordet är förankrade i marken och är alltså inte flyttbara, medan cafébordet är tunga men går att flytta på om man vill ha bättre solläge eller liknande. All möblering på gatan är offentlig, utom det som de privata verksamheterna väljer att ställa ut i gaturummet. Eftersom gatan ska prioritera gående finns cykelparkeringar i anslutning till gatan, men utanför. På så sätt är det smidigt att cykla till gatan, för att sedan byta till att promenera längs den. Vi har valt att göra det oattraktivt att cykla på gatan för att undvika att generera trafik, och eftersom vi sett i våra platsobservationer att cykel- och gångtrafik är svårt att kombinera.

### Aktiviteter

Gatan uppmuntrar till vistelse på olika sätt. För att aktivera mittenzonen och få gående att utnyttja ytan har vi placerat ut ett antal bronsstjärnor i marken. Stjärnorna har ett namn var från artister som har uppträtt på Globen, och spelar upp musik från artisten när man går på dem. Ytor i

Figur 55. Detaljen visar en av bronsstjärnorna som finns i markbeläggningen som aktiveras när man går på den.



gummiasfalt bryter av och inbjuder till lek. Dessa lekytor ger även en tydlig signal till bilister att gatan inte är en vanlig bilgata. På gatan finns plats för food trucks, vilket kan bli en





Figur 56. Detaljen visar en av de lekytor som finns längs gatan. Här är det i form av kullar i gummi-asfalt. Här syns även gatans markmaterial, med ledstråk och interaktiva stjärnor. De olikformade plattorna gör att inga tydliga riktningar skapas annat än längs ledstråket.

målpunkt och bidra till en livfullhet. Dessutom uppmuntras verksamheterna att sprida ut sig i gatan vilket skapar en zon mellan verksamheterna och gatan där man inbjuds att stanna till.

### Verksamheter

Det är viktigt att gatan är inbjudande för alla och därför ska det inte bara finnas kommersiella verksamheter som bygger på konsumtion i bottenvåningarna. Det är viktigt att satsa på offentliga verksamheter som till exempel bibliotek, ungdomsverksamhet och kulturhus. Då dessa verksamheter inte är privatägda kan vi styra att de sprider ut sig i gatan, t.ex. genom att placera ut bokbord och krukor. Förhoppningen är att de andra kommersiella verksamheterna följer trenden och utnyttjar gaturummet.

### Belysning

Belysning hänger mellan husen och ger ett klart sken så att gatan upplevs ljus även på kvällen. Denna kan kompletteras eller bytas ut mot julbelysning under vintersäsongen. När det är mörkt ute kommer även bronsstjärnorna att lysa svagt och blir dekorativa detaljer.

### Växtmaterial

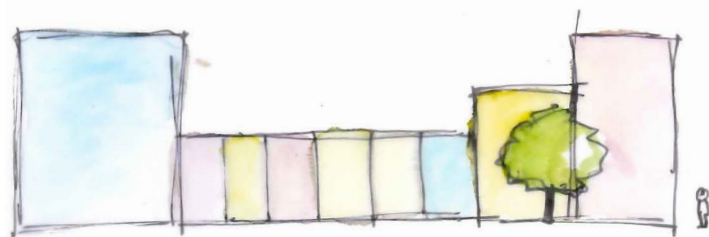
På större platsbildningar längs gatan, vilket finns i båda ändarna av den del vi har gestaltat, placeras större träd. Dessa blir målpunkter och fokuspunkter och avgränsar hur långt man ser framåt längs gatan, vilket har en rumsbildande effekt. På smalare partier finns flerstammiga träd vilket bidrar till en mer mänsklig skala. Dessa står i upphöjda växtbäddar för att skapa rumslighet och skydda växterna från att bli söndertrampade.

# Livdjursgatans förlängning gestaltungsprocess

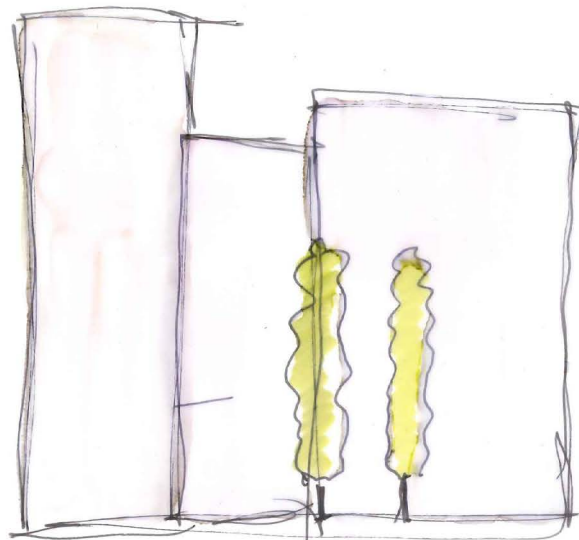
Här redovisas ett urval av de tankar och idéer vi haft för Livdjursgatans förlängning under gestaltungsprocessen, samt vad vi tog med till förslaget och varför.

## Skala

Vi menar att det är extra viktigt med mänsklig skala för att ge en trivsamt känsla på en bostadsgata. Vi skissade på olika hushöjder i kombination med växtlighet och hur det påverkar upplevelsen. På denna gata tyckte vi att det var viktigt med låga hus, max fyra våningar, vilket blir en tydlig kontrast mot de högre husen på andra gator i området.



Skiss 37. Småskaligt.



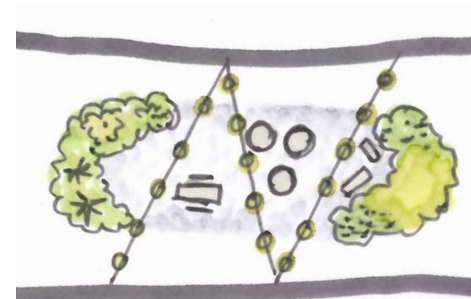
Skiss 38. Storskaligt.

## Mindre rum

Vi undersökte i skiss hur mindre rum kan skapas längs gatan, med hjälp av växter, avvikande markmaterial och ljusslingor som hänger mellan husen. Detta tog vi med oss till den slutgiltiga gestaltningen, men där placerade vi rummen intill en vägg för att ge mer avskildhet.



Skiss 39. Mindre rumsbildning med sittplatser vid grönska och mysig belysning i perspektiv.



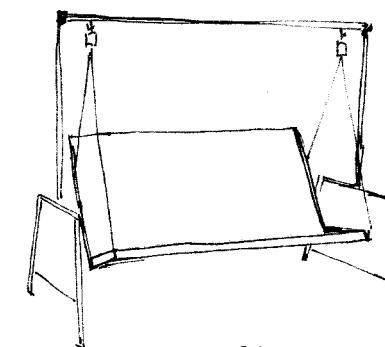
Skiss 40. Mindre rumsbildning med sittplatser vid grönska och mysig belysning i plan.

## Sittplatser

Även på denna gata skissade vi på olika typer av sittmöbler. Här ville vi ha en variation av möblering för att bidra till intrycket att gatan är personlig och påverkansbar. Nedan syns skisser på en bänk, hammock och cafébord. Alla dessa tog vi med till förslaget.



Skiss 41. Bänk.



Skiss 42. Hammock.

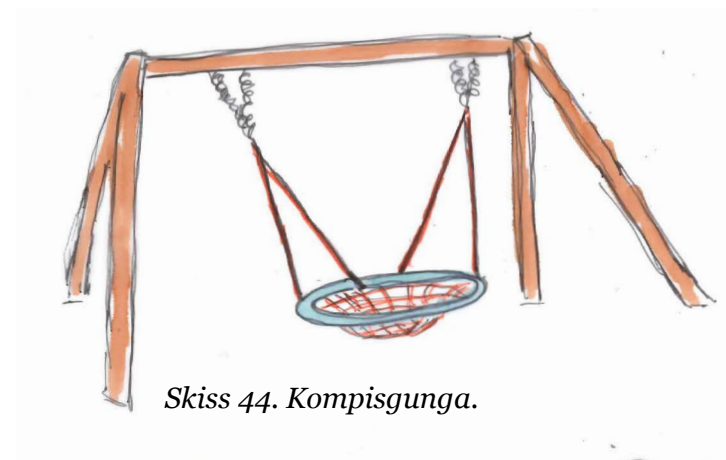


Skiss 43. Runt bord med stolar.



## Lek

En tidig idé var att ha helt bilfria zoner för lek och vistelse. Detta var något vi inte tog med oss eftersom vi vill att de gående ska använda hela gatan. Vi skissade på olika typer av lek. Vi kom fram till att sådan lek som kräver mycket utrustning, som klätterlek och gungor, passar bättre på en lekplats. På gatan ville vi ha mer spontanlek, men ändå markera tydligt att det är tillåtet och uppmuntras att leka. Därför fastnade vi för att ha lekmarkeringar i marken i form av exempelvis en hoppbage, och att ställa ut mål på gatan. En idé som vi också tar med till förslaget var att ha basketkorgar integrerade i två av gatans lyktstolpar.



Skiss 44. Kompisgunga.



Skiss 45. Gunga.

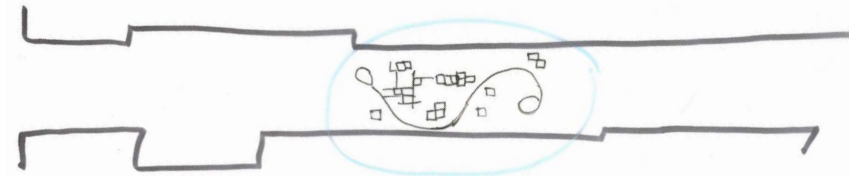


Skiss 46. Rutschkana.



Skiss 47. Bandymål.

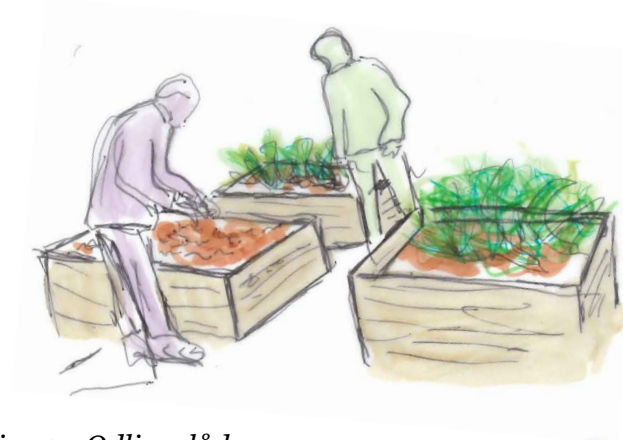
Vi funderade mycket på placering av olika funktioner. I detta exempel ser vi lek i mitten av gatan, vilket vi tog med till förslaget eftersom det är mer säkert att ha lek där än nära gatans entréer. Leken tillåts uppta hela gatubredden för att visa att vistelsen på gatan är minst lika viktig som rörelsen.



Skiss 48. Lek i mitten av gatan.

## Odling

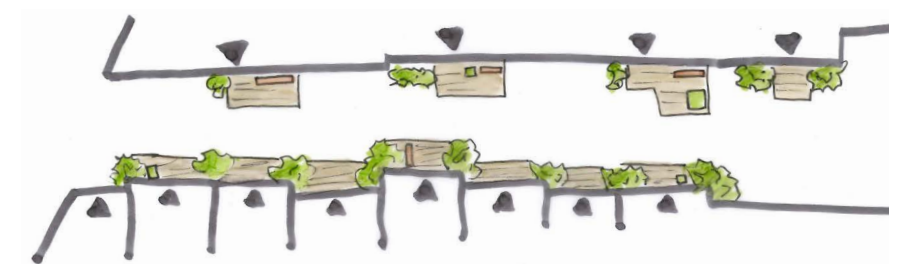
Vi funderade på om vistelse kan uppmuntras i någon annan form än genom sittplatser och lek. Vi skissade på att ha odling i gatan, men kom fram till att det passar bättre på bostadsgården och har därför inte med det i förslaget.



Skiss 49. Odlingslådor.

## Påverkningsbar gata

Vi har funderat mycket över övergången mellan offentligt och privat, och skissat på en mellanzon där boende kan känna att de kan ställa ut exempelvis krukor och möbler. Detta tog vi med till förslaget eftersom vi tror att de bidrar till att de boende vågar påverka och göra gatan till sin egen.



Skiss 50. Bred halvoffentlig zon mellan bostad och gata.

Vi funderade på hur bred denna zon måste vara, och hittade exempel i Visby med en väldigt smal halvprivat zon som ändå påverkar intrycket mycket, vilket syns i skissen nedan.

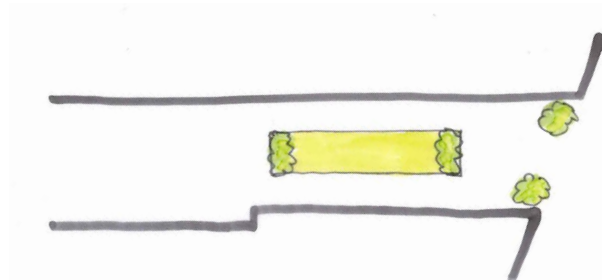
Vi ansåg dock att en bredare zon är positivt eftersom det ger större utrymme för boende att vistas och kunna påverka miljön, vilket vi tog med oss förslaget.



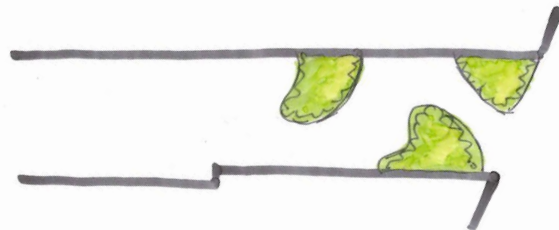
Skiss 51. Smal halvoffentlig zon mellan bostad och gata.

## Entréer till gatan

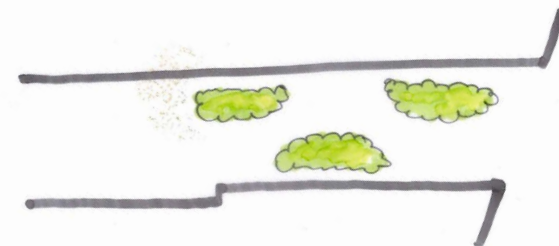
Vi undersökte hur bilen kan stoppas upp hastighetsmässigt vid entréerna till gatan. En idé var att ha en gräsmatta i mitten av gatan. Denna utvecklades till att bilen tvingas köra i sicksack eftersom vi hade sett på vårt platsbesök att det fungerade bra på Stallgatan. Därför tog vi med oss planteringarna i sicksack till förslaget, men släppte idén om en gräsmatta i gatan.



Skiss 52. Gräsmatta och buskar vid entrén till gatan.

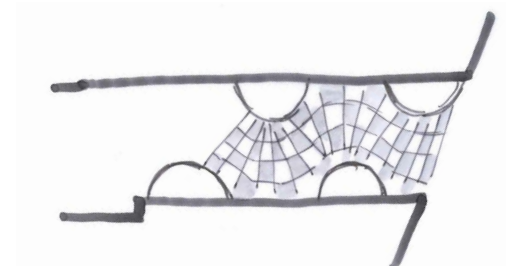


Skiss 53. Växtlighet som tvingar bilister att köra i sicksack.

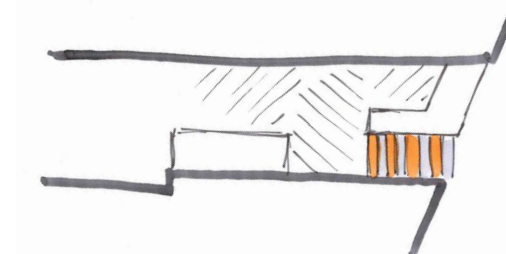


Skiss 54. Växtlighet som tvingar bilister att köra i sicksack, med smitvägar närmast fasaderna.

Genom att använda andra markmaterial än asfalt kan man tydligt visa för bilen att det är en gata där gående prioriteras. Vi skissade därför på att ha ett tydligt avvikande markmaterial vid entréerna till gatan, och det tog vi med och utvecklade till förslaget eftersom vi tror att det kan fungera väl för att höja bilförarnas uppmärksamhet.



Skiss 55. Avvikande markmaterial vid entrén till gatan i form av rutnät.



Skiss 56. Avvikande markmaterial vid entrén till gatan i form av linjer.

## Bilen ska vara underordnad

Vi skissade också på andra sätt att få bilen att känna sig underordnad gående. Genom att det händer mycket olika saker på gatan, och genom att uppmuntra till vistelse blir det tydligt för bilföraren att den måste samspela med andra på gatan, vilket vi tog med oss till förslaget.



Skiss 57. Vy från bilens framruta visar en livfull gata.

## Hemtrevligt

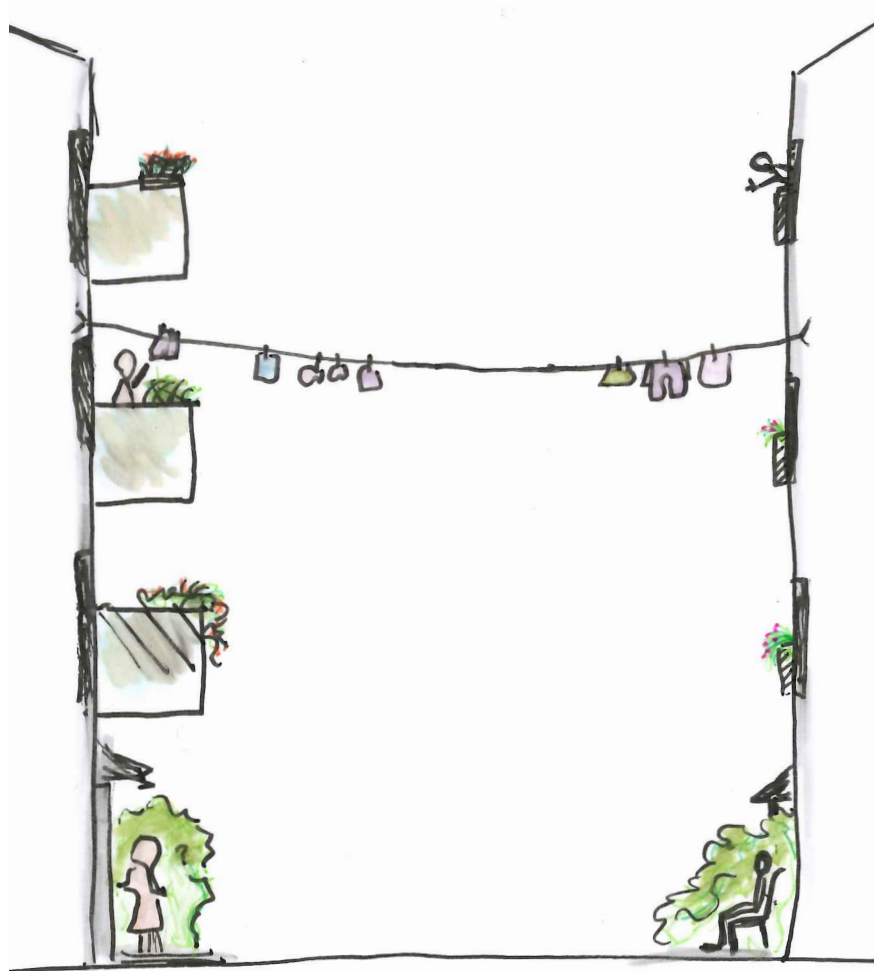
På Livdjursgatan, som är en bostadsgata, skissade vi på en variation av sittmöbler, markmaterial och växtmaterial. Detta för att ge en mer hemtrevlig känsla, och det tog vi med till förslaget eftersom vi vill skapa den känslan på gatan.

Vi ville skapa en gata som upplevs grön, vilket också är en ambition som tas upp i planprogrammet för Slakthusområdet (Stockholms stad 2017, s 31). Vi skissade också på hur klätterväxter kan förstärka det gröna intrycket. Till förslaget tog vi med oss att utforma gatan med mycket grönska.



### Husfasaden samspelar med gatan

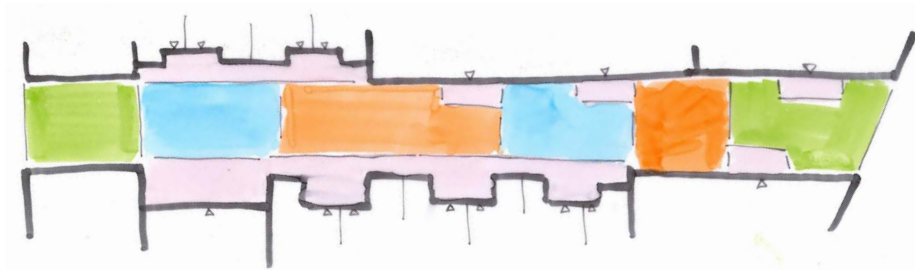
Livdjursgatans förlängning förväntas bli en lugn gata, så en utmaning var att trots den förutsättningen skapa en levande gata. Vi funderade på åt vilket håll balkongerna skulle vara vända. Mot gatan ger mer liv åt gatan, men kanske skulle de användas mer om de var vända mot gården. Vi tänkte också att ett soligt läge är viktigt för att man ska trivas på sin balkong. Vi diskuterade också möjligheten med franska balkonger, men det kändes som ett tråkigt mellanläge. Vi tar med till förslaget att balkongerna kan vara vända åt båda hållen och att sollägen bör utnyttjas.



Skiss 58. Husfasadernas samspel med gatan.

### Skiss över gatans disponering

Precis som med Rökerigatan sammanfattade vi det vi tog med oss till förslaget i en skiss som visar hur gatan ska disponeras. Det första man möter när man kommer till gatan är välkomnande men hastighetsdämpande entréer (grönt). Utanför både flerfamiljs- och stadsradhusen finns entréytor (lila) som kopplar ihop husen med gatan. Resten av gatan delas upp i två ytor för lek (orange) och två ytor för lite lugnare vistelse med sittplatser (blått).



Skiss 59. Gatans disponering där grönt är gatans entréer, lila är halvoffentliga entréytor till bostäder, orange är lek och blått är vistelseytor.

### Vad vi tar med oss

Till gestaltningen:





























- Mänsklig skala
- Skapa mindre rum
- Olika typer av sittplatser
- Lek markeras i gatan
- Bred halvoffentlig zon vid entréer
- Bilen ska vara underordnad gående
- Sicksack-entré med avvikande markmaterial
- Balkonger vända mot gatan på den soligaste hussidan

# Livdjursgatans förlängning

## utformningsprinciper

Här beskrivs utformningsprinciperna för Livdjursgatans förlängning. Det som står i “Vad vi tar med oss”-rutorna som vi har utgått från vid utformningen av Livdjursgatans förlängning har vi sammanställt till ett antal utgångspunkter (se figur 57). Intill punkterna visas vilket eller vilka avsnitt i arbetet som kunskapen eller idéerna grundar sig i.

Något som vi tog med oss från alla avsnitt är att gatan ska möbleras och utformas för vistelse för att valfria aktiviteter som lek ska ske. Liksom för Rökerigatan handlar flera av punkterna om helheten och hur samspelet mellan olika trafikanter kan styras. Viktigt för Livdjursgatans förlängning är att tydliggöra att människans vistelse är minst lika prioriterad som bilisterna rörelse, och att gatan inbjuder till samspel med husen och deras entréer. Specifikt för denna gata är idén att ha en tydlig entré till gatan, där bilister inte kan köra rakt fram, att golvet har en enkel utformning med mer detaljer vid gatans entréer och husens entréer, och att lugnare cykeltrafik kan tillåtas och det kan visas i utformningen.

Utformningsprinciper Livdjursgatans förlängning - en hemtrevlig och påverkningssbar gata	Från vilket avsnitt kommer idéerna?				
	Kunskaps- översikt	Samtals- intervjuer	Förebilder	Gestaltningss- processen	Plats- observationer
• Uppmuntra vistelse genom olika typer av sittmöjligheter och lek markerad i gatan					
• Ta hänsyn till hela gaturummet					
• Utformningen ska tydligt skilja sig mot traditionella gator					
• Tydligt att människan får vistas i gatan och att vistelse har lika hög prioritet som rörelse					
• Utforma för människan och gör det trångt för bilen					
• Möjliggör samspel mellan gatan och husen, med fokus på husens entréer och balkonger mot gatan på solsidan					
• Tydlig entré till gatan med körbana i sick-sack och avvikande markmaterial					
• Golv i en och samma nivå med annat material än asfalt, enklare utformning i mitten av gatan och mer komplex vid en bred halvoffentlig zon intill entréer					
• Undvik parkering					
• Tillåt cykeltrafik för de boende, markera med att ställa ut cykelställ vid entréer					
• Utforma småskaligt och detaljerat och skapa mindre rum i gatan					

Figur 57. Här listas utformningsprinciperna för Livdjursgatans förlängning med hänvisning till det avsnitt som kunskapen/idéerna är hämtade från.

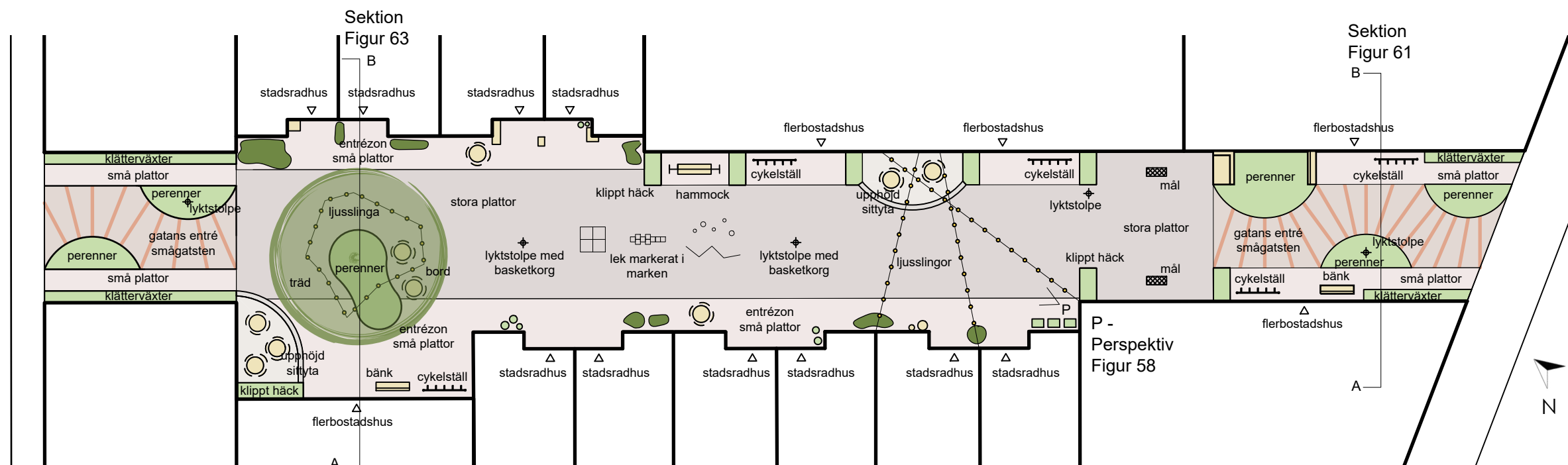


## Livdjursgatans förlängning förslag



Figur 58. Illustrationen visar Livdjursgatans förlängning, med en upphöjd sittyta till höger, en halvprivat zon mellan stadsradhusen och gatan till höger, och lekande barn i mitten av gatan. I taket syns ljusslingor som lyser upp när det är mörkt och bidrar till en trivsamt känsla.





Figur 59. Livdjursgatans förlängning, illustrationsplan skala 1:300/A3

Gatan är uppdelad i tre tydliga zoner. Entréerna till gatan med sitt gråa och röd-strimmiga markmaterial, mittenzonen med lek och vistelsezoner, och de halvprivata zonerna mellan bostad och gata.

Vi tagit fram ett förslag på shared space för Livdjursgatans förlängning, med huvudfokus på gåendes rörelse och vistelse. Med förslaget vill vi minimera genomfartstrafiken för både bilister och cyklister.

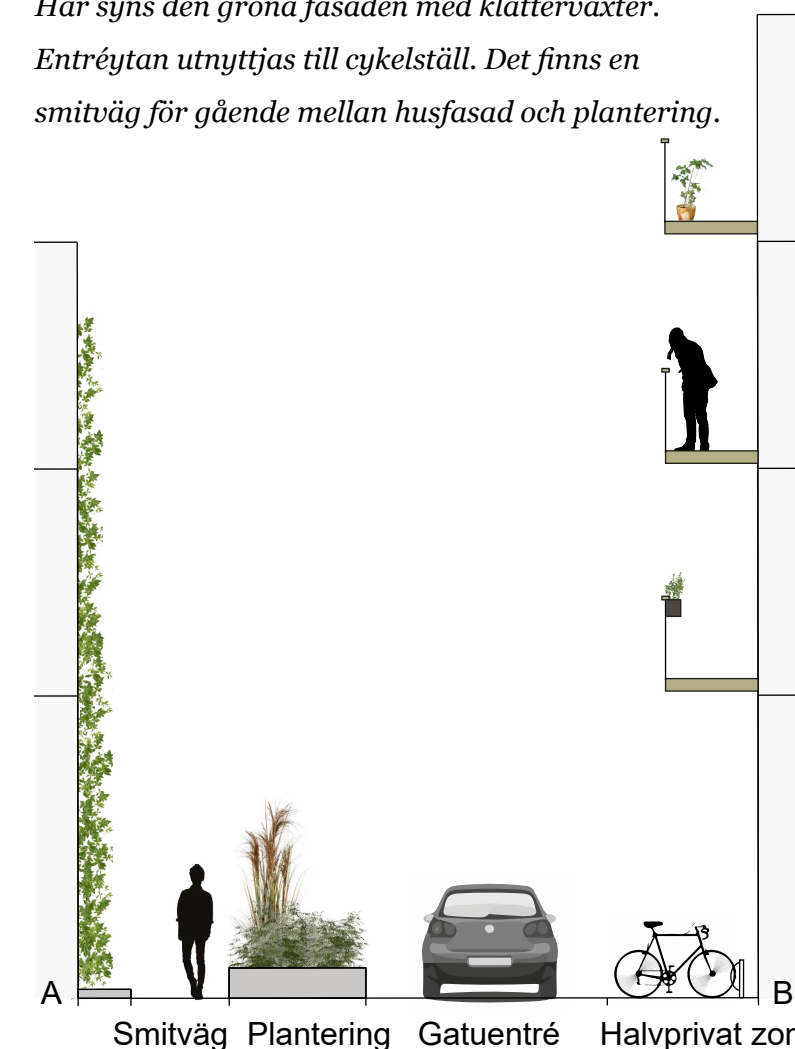
Gatan kan delas upp i tre huvuddelar; entréer till gatan, entréytor till husen samt en öppen mittendel. Entréerna till gatan består av halvmåne-formade upphöjda planteringar som tvingar bilarna att köra i sick-sack och sänka hastigheten. Entréytor finns både vid flerbamiljshusen och stadsradhusen. Dessa är en övergångszon mellan gata och hus som ger möjlighet för de boende att vistas och "sprida ut sig" i gatan. De boende ska ha möjligheten att kunna sprida ut sitt hem till gatan och ge den en hemtrevlig känsla, så även den upplevs som hemma och inte bara som en offentlig plats. Mittendelen av gatan består av en stor öppen yta där både vistelse och rörelse sker. Tanken är att de gående ska utnyttja hela ytan, och eftersom det inte känns bekvämt att gå precis intill en privat bostad kommer de gående att röra sig även i mitten av gatan. I planprogrammet syns att stadsradhusens fasader är något indragna från gatan jämfört med flerbamiljshusen (Stockholms stad 2017, s. 20). I vårt förslag har vi tagit detta ett steg till och fasaderna har

dragits ytterligare, för att skapa småskalighet och en mjukare övergång mellan privat och offentligt. Balkongerna på den nordöstra sidan av gatan är vända mot gatan, för bidra till en livfull gata och för att utnyttja solläget. Husen är mellan två-fyra våningar vilket är relativt lågt. Detta för att bidra till en mänsklig skala och en trivsamt gata. Det finns inga parkeringar på gatan då vi vill undvika att generera trafik. Parkeringshus och garage finns med angränsning via anslutande gator.



Figur 60. Detaljen visar entrén till gatan sett från inne på gatan. Det skymtas bandmål till höger och en inskjuten bänk i planteringen till vänster.

Figur 61. Sektion A-B över Livdjursgatans förlängning. Här syns den gröna fasaden med klättrväxter. Entréytan utnyttjas till cykelställ. Det finns en smitväg för gående mellan husfasad och plantering.





Figur 62. Detaljen visar entrén in till gatan när man kommer utifrån och ska in. Växtlighet så som häckar, krukor och stockrosor finns längs fasaderna och ger en hemtrevlig känsla. Sittgrupper finns utplacerade under det stora trädet men även längs fasader.



### Markmaterial

Entréer till gatan har ett särpräglat mönster i markmaterialet, med smågatsten i grått och rött som formar tydliga linjer tvärs mot körriktningen. Detta för att uppmärksamma förarna att de kommer in på en ny typ av gata. Entréytorna har mindre betongplattor, och ytan i mitten större. Detta för att skapa en tydlig skillnad mellan olika ytor. De mindre plattorna väljs till entréytorna för att skapa ett mer småskaligt intryck där. Det finns också två mindre upphöjda ytor med grus som skapar mindre intimare rum.

### Möblering

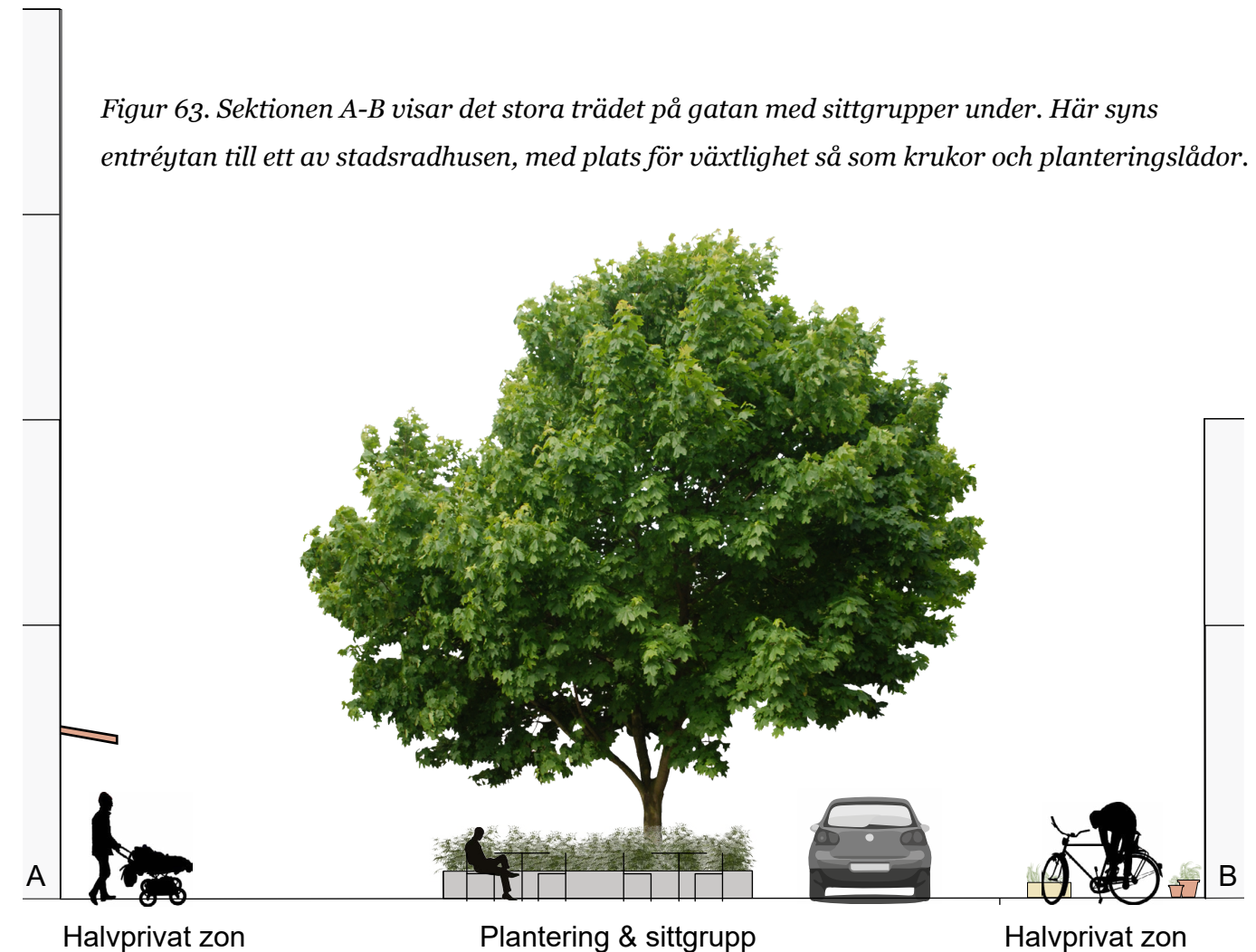
Längs gatan finns olika typer av sittmöbler; runda bord med stolar på de upphöjda grusytorna och runt trädet, bänkar vid flera av entréerna till flerbostadshusen och intill ytan med uppställda mål, samt en hammock. Man kan också slå sig ner på andra ställen; på en av trapporna eller på kanten av

de upphöjda planteringsytorna. Dessutom är det tänkt att de boende i stadsradhusen ska kunna ställa ut egna möbler. Tillsammans ger alla sittmöbler en variation av estetiskt uttryck och användning, vilket bidrar till en småskalig och påverkansbar gata. På denna gata tycker vi att det kan fungera med lugnare cykeltrafik, som har en målpunkt på gatan, och därför har vi cykelställ vid husentréerna. Ytterligare cykelparkeringar finns i källare och/eller på andra sidan av husen.

### Aktiviteter

Förslaget uppmuntrar flera olika aktiviteter. Detta görs genom att i markmaterialet på gatan visa att det är en plats för lek. Dessutom finns mål utställda och basketkorgar på två av lyktstolparna. De boende uppmuntras också att sprida ut sig i gatan med möbler, krukor och liknande.

Figur 63. Sektionen A-B visar det stora trädet på gatan med sittgrupper under. Här syns entréytan till ett av stadsradhusen, med plats för växtlighet så som krukor och planteringslådor.



### Belysning

Det finns lyktstolpar längs gatan. I trädet och hängande mellan husen vid en av de upphöjda sittytorna finns också belysning i form av ljusslingor som ger en mer hemtrevlig och mysig upplevelse.

### Växtmaterial

På gatan finns ett träd som får dominera gaturummet och bidra till gatans karaktär. Vi föreslår att två träd planteras i den yta där träden syns på illustrationsplanen, och att det ena tas bort när det blir trångt. Detta för att gatan ska få ett starkt grönt intryck redan från början. På gatan planteras också häckar som skärmar av och skapar rumslighet vid entréer. Planteringarna vid entréerna till gatan är upphöjda och består av perenner med varierande höjd. Planteringarna vid husfasaderna är klätterväxter som skapar en inbjudande entré och bidrar till det gröna intrycket av gatan.

# Utformning som shared space

Här sammanfattar vi vår bild av hur shared space-gator bör utformas. Punkterna är sådant som vi tagit med oss från gestaltningsprocessen, i kombination med resultaten av samtalsintervjuerna, förebilderna och platsbesöken, men som är användbart även på andra shared space-gator än de vi utformat., under förutsättning att den aktuella gatan är lämplig att utformas som shared space.

Det är tydligt att vistelse måste uppmuntras på shared space-gator. Det måste visas tydligt med möblering och markeringar att det är tillåtet att sitta ner, leka och på andra sätt ta plats i och uppehålla sig i gaturummet, annars är risken att ingen kommer vilja vistas på gatan.

Att tvinga bilister att köra långsamt och ta hänsyn till gående är också viktigt. På livfulla stadsgator menar vi att det bör göras genom att ha ett smalt stråk för rörelse, så att bilisterna längs hela sträckan måste köra försiktigt. Resten av gatan kan utformas och möbleras för vistelse. På en bostadsgata behövs däremot inte lika mycket möblering eftersom färre människor använder sådana gator. Därför tror vi att den bästa lösningen där istället är att utforma fartdämpande entréer till gatan, och lämna mittendelen mer öppen. Gällande cyklister är det snarare viktigt att utforma så att de väljer en annan väg eller så att det är smidigare att parkera cykeln utanför gatan och sedan promenera längs den, särskilt på stadsgator. På bostadsgator kan utformningen tillåta cyklister med en målpunkt på gatan, men andra cyklister bör ha en smidigare väg att välja.

Grönska kan bidra med rumslighet och trivsamhet. På centrala gator kan träd dessutom fungera som mötesplatser. Vill man skapa en trevlig gata menar vi att grönska i någon form måste ingå i utformningen.

På lugnare bostadsgator är det viktigt att fundera över zonerings mellan offentligt och privat. Vi föreslår att gatorna utformas med en bred halvoffentlig zon för att ge de boende utrymme att ta gatan i anspråk som en del av hemmet.

På livfulla stadsgator är det viktigt att ha ett markmaterial utan tydlig riktning för att uppmuntra vistelse snarare än rörelse, eftersom rörelse är mindre beroende av hur det fysiska miljön utformas.

## Allmänna principer central gata med övervägande gående

- Smalt stråk ger gående hela bredden och det tvingar bilisterna att köra långsamt
- Cykelparkering i anslutning till gatan, planera andra stråk för cykel
- Välj markmaterial utan tydlig riktning för att visa på vistelse snarare än rörelse
- Olika typer sittmöbler passar olika människor
- Uppmuntra till aktivitet och vistelse för att få en livfull gata
- Träd som målpunkter och rumsbildare. Flerstammiga träd för mänsklig skala.

## Allmänna principer lugn bostadsgata

- Tvinga bilen att köra sakta vid entréerna till gatan
- Särpräglad markmaterial vid entréerna till gatan gör förarna uppmärksamma
- Stora entréytor ger de boende utrymme att påverka gatan
- Sittmöbler av olika typ och med olika design tillfredställer olika behov och ger småskalighet
- Uppmuntra till lek genom markeringar i marken och/eller placera ut mål eller liknande
- Placera träd där plats finns, för att ge grönska och rumslighet
- Buskar, perenner och klätterväxter kan bidra med ytterligare grönska och rumslighet

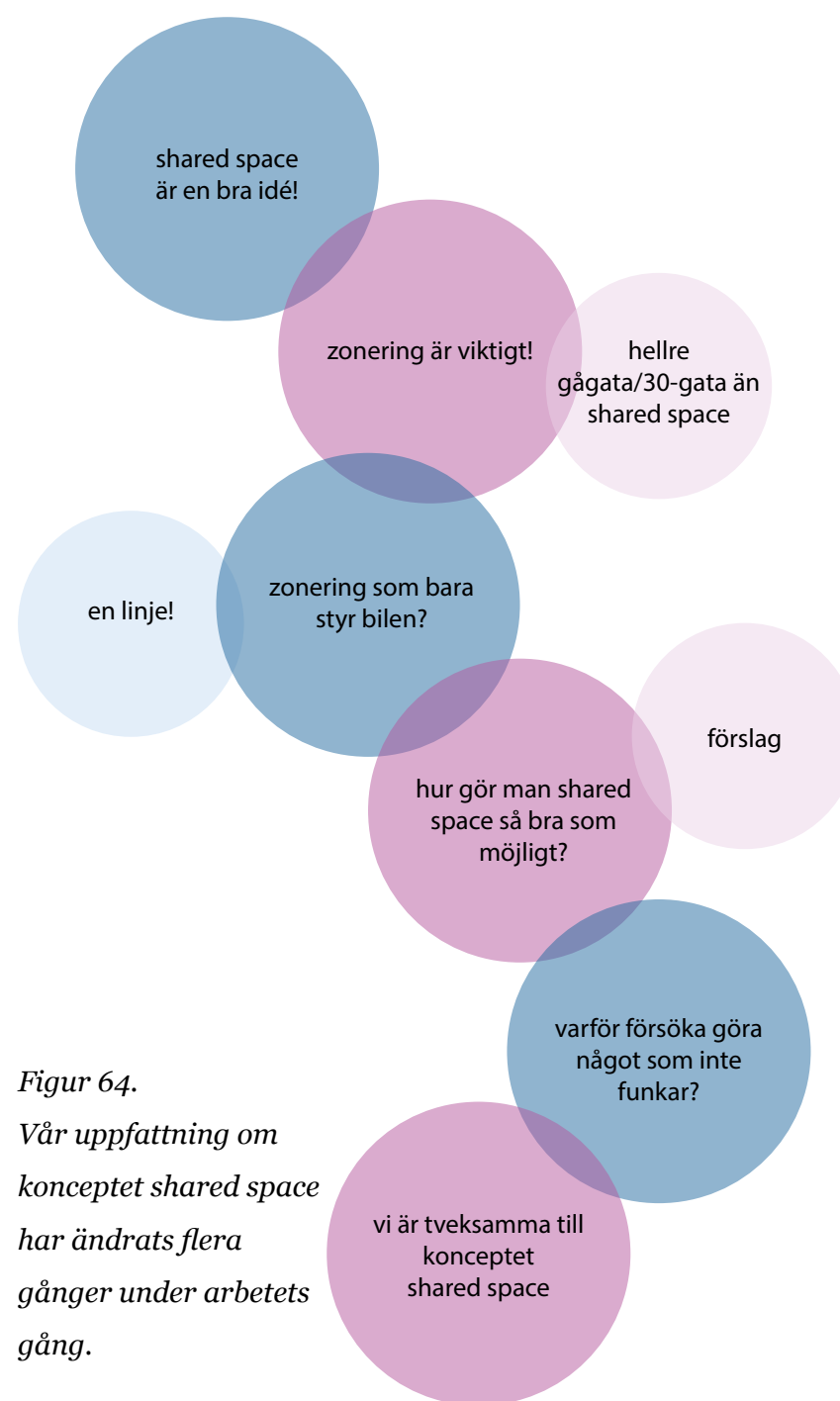


# DISKUSSION

Här reflekterar vi över hur vår åsikt över ämnet ändrats under arbetets gång. Därefter diskuteras våra resultat och hur vi besvarat frågeställningarna, sedan shared space i ett större sammanhang och hur väl vi uppfyllt syftet. Sedan lyfts diskussionen ytterligare, till att fundera på om det finns ett större, bakomliggande problem som bidrar till att shared space-gator inte fungerar som det är tänkt. Vi avslutar med att ge förslag på nya frågeställningar och slutligen sammanfattar vi det viktigaste vi tar med oss från arbetet.

## Vår åsikt om shared space

Det är intressant hur mycket vår egen åsikt om shared space har ändrats under arbetets gång. Till en början gillade vi idén med konceptet shared space, och vi tänkte att det skulle vara möjligt att alla trafikanter delar på en och samma yta, alltså utan zonering. Efter intervjuerna och platsbesöken började vi ändra åsikt och tycka att zonering är viktigt för att få människor att känna sig trygga. Då började vi tänka att gatutypen var onödig, och att rena gånggator eller 30-gator med trottoarer var mer lämpligt, eftersom förutsättningarna och vem som får röra sig var på gatan blir tydligt då. Vi funderade ändå vidare kring vad man vill uppnå med shared space-gator, och att det bästa skulle kunna vara att få till en zonering som bara påverkar bilen, om man vill att samspelet ska ske på gåendes villkor. Vi har trots att vi under arbetet tvivlat på shared space som lösning, verkligen försökt ta det hela vägen, och göra en gestaltning utifrån shared space och få den så bra som möjligt. Att vår uppfattning om konceptet ändrats så mycket visar att det är komplext, och svårt att gestalta välfungerande shared space-gator.



Figur 64.  
Vår uppfattning om konceptet shared space har ändrats flera gånger under arbetets gång.

## Metod

Vi arbetade med metodtriangulering och använde oss av ett antal olika metoder för att utforska vår frågeställning, vilket gav oss en fyllig bild av frågan. De olika metoderna i en triangulering ger utfall som antingen pekar åt samma håll eller åt olika håll, och båda är egentligen lika intressanta menar Patel & Davidson (2011, s. 107). Vi såg att våra resultat pekade åt samma håll, att shared space är en fin tanke men det är svårt att få det att fungera i praktiken.

“Arbetet med shared space måste vara öppet och kreativt” skriver Wallberg, Stjärnkvisst & Ahlman (2008, s. 3). Därför menar vi att skissarbete var en bra metod för att undersöka hur shared space-gator kan utformas, och gjorde att arbetet fick en ytterligare dimension utöver att studera litteratur, prata med yrkesverksamma och titta på befintliga exempel av shared space-gator.

Vissa av metoderna vi använde hade kunnat utvecklas mer. För att få ett tillförlitligare resultat gällande de yrkesverkssammans åsikter och erfarenheter hade det varit bra att intervjua fler, eller att låta fler fylla i enkäter. Detta för att kontrollera huruvida det som framkom under intervjuerna för allmänna synpunkter eller något som enstaka personer menar. Samtidigt är det intressant även om enstaka personer tycker något, eftersom alla de vi pratade med jobbar med detta och därmed påverkar hur våra gator utformas.

För att få en bättre bild över användarnas tankar om shared space-gator hade det varit bra om vi intervjuat människor

på plats under platsobservationerna. Detta hade gett oss fler perspektiv. Gestaltungsprocessen hade kunnat utvecklats genom att bygga modell för att närmare undersöka gatornas rumslighet.

## Planerares erfarenheter

Genom samtalsintervjuer med yrkesverksamma med erfarenhet av arbete med shared space svarade vi på frågan: “Vilka erfarenheter har landskapsarkitekter och trafikplanerare av hur shared space fungerar för rörelse och vistelse?” Det som framkom under samtalsintervjuerna bekräftade våra tankar om att det är problematiskt att utforma shared space-gator så att de blir välfungerande, och gav oss en djupare förståelse kring problematiken.

### Det är en utmaning att lyckas med shared space

Samtalsintervjuerna fick oss att förstå vad som brukar vara utmaningar när man planerar och utformar gator som shared spaces, vilket påverkade vad vi fokuserade på att lösa i utformningsförslagen. Vi förstod att planering och gatans förutsättningar är minst lika viktigt som en genomtänkt utformning. Samtalen fick oss också att tänka till om zoneringsplanering, och förstå att det inte är självklart om det fungerar bra eller dåligt. Det gav oss också större förståelse för att det är svårt att skapa trygghet och tillgänglighet på shared space-gator, vilket bekräftar det som framkom i kunskapsöversikten, att gångfartsområden upplevs otrygga och vikten av att tänka på ledstråk poängteras (Trafikkontoret 2016, s. 4; Wallberg, Stjärnkvis & Ahlman 2008, s. 76).

### Fleras erfarenheter hade varit intressant

Vi avgränsade oss till att samtala med personer verksamma i Stockholm. Det hade kunnat vara intressant att även prata med personer verksamma i andra städer, för att se om de håller med om det som framkom i våra samtalsintervjuer.

## Exempel på shared spaces

Genom att studera förebilder och göra platsobservationer på shared spaces besvarades frågan “Hur fungerar befintliga exempel på shared spaces i praktiken gällande rörelse och vistelse?” Vi hade svårt att hitta välfungerande exempel på shared space-gator vilket leder till slutsatsen att de i allmänhet inte fungerar så bra. Vi har dock bara tittat på några exempel, och gjort platsbesök vid vissa tider, vilket kan ha påverkat resultatet.

### Svårt att hitta välfungerande exempel

Vi hade svårt att hitta förebilder som ansågs vara välfungerande shared space-gator. En av våra förebilder, Skvallertorget i Norrköping, är ett torg, som vi valde att inkludera trots att det inte är en gata eftersom det återkommande nämndes som ett lyckat exempel. Våra förebilder valdes ut eftersom de i litteratur eller i samtalsintervjuerna nämndes som välfungerande, och därför är det inte så konstigt att det framkom att samspelet mellan olika trafikanter fungerar på dessa.

Gatorna för platsobservationerna antas vara mer representativa för hur shared spaces i allmänhet fungerar, eftersom de inte valdes utifrån hur välfungerande de var. På dessa gator såg vi en del problem med samspelet. Problemen inkluderade att fordonsförare, framför allt cyklister, inte visade hänsyn för gående, och att gående inte tog för sig av gatuutrymmet. Detta visar att människor inte vet hur de ska bete sig på shared spaces, vilket stämmer med Hamilton-Baillies (2008, s. 138) beskrivning av shared spaces som kontra-intuitiva. Wallberg, Stjärnkvis & Ahlman (2008, s. 6) beskriver att en fördel med shared space är ökat samspel mellan trafikanter, men utifrån våra platsobservationer fungerar inte samspelet optimalt, då fordonen fortfarande “äger” gatorna.

### Förebilderna

Förebilderna gav oss inspiration till utformningen av gatorna i slakthusområdet, men också insikter om att det inte bara är gestaltningen som är viktig, utan att planeringen av gatustrukturen spelar stor roll för hur gatan kommer att fungera.

### Platsobservationerna

Genom platsobservationerna fick vi en tydlig bild av hur rörelsemönster på shared space-gator kan se ut, och att rörelsen är uppdelad med fordon i mitten av gatan och gående som håller sig mer mot sidorna. Platsobservationerna visar också att det är en stor skillnad på hur centrala gator med många gående och hur lugnare bostadsgator fungerar. Detta har påverkat vår utformning av gatorna i Slakthusområdet.

Gällande vistelse såg vi enbart kortvarig vistelse vilket skulle kunna bero på tidpunkten för observationerna. Alla platsobservationer gjordes under vinterhalvåret, vilket kan ha påverkat resultatet. Februari och mars är slaskiga, kalla och gråa månader i Sverige, vilket inte precis uppmanar människor till att vara ute om de inte måste. Kanske är det endast de nödvändiga aktiviteterna (Gehl 2006, ss. 9-11) som är de dominerande i gaturummet under denna årstid. Gehl beskriver hur de valfria aktiviteterna är särskilt beroende av hur den fysiska miljön är utformad (Gehl 2006, ss. 9-11), men här kan även vädret och årstid spela stor roll. Det finns risk för att våra analyser av rörelsemönstret på shared space-gator har påverkats av detta och endast visar nödvändiga aktivitetens mönster, och att rörelsemönstren kan se annorlunda ut vid annan årstid som lockar till mer utevistelse. Det var också så att observationerna gjordes under vardagar och dagtid, och resultaten skulle kunna se helt annorlunda ut vid t.ex. rusningstrafik före eller efter jobb/skola eller under en helgdag.



# Utformning av gatorna i Slakthusområdet

Genom att ta fram utformningsförslag för Rökerigatan och Livdjursgatans förlängning svarade vi på frågan: “Hur kan två gator med olika förutsättningar i Slakthusområdet utformas som shared spaces där både rörelse och vistelse möjliggörs?”. Våra utformningsförslag skiljer sig mycket mot de exempel vi studerat, vilket kan vara nödvändigt om gatorna ska bli välfungerande.

## Avgränsningar

Vi valde att inte ta hänsyn till uttryckningsfordon, höjdsättning eller vad som händer under mark, vilket är nödvändigt om gatorna ska byggas. Vi tyckte att avgränsningarna hjälpte oss att tänka fritt och generera idéer, och att det kan vara ett problem att man i vanliga fall snarare utgår från regelboken, eftersom det begränsar för mycket. Men nästa steg skulle därför bli att pröva vårt förslag mot alla riktlinjer och regler som finns, och när man gör det är det viktigt att vara försiktig så att inte tankarna bakom vårt förslag urvattnas. Vi vill också belysa att man även kan ifrågasätta dessa. Vi funderar på om stora brandbilar måste komma in på alla gator, eller kan mindre brandbilar vara den nya standarden i täta städer? Kanske måste brandbilarna kunna ta sig in på smala och krokiga gator, om vi vill fokusera på att skapa trevliga gator där man vill visas snarare än att alla gator byggs för att optimera flödet av trafikanter.

Vi valde att ha fokus på gator, och inte andra typer av shared space-ytor, både i platsobservationer och förslag. Det skulle kunna vara så att shared space är ett mer lämpligt koncept på andra ytor än gator, exempelvis torg. Skvallertorget i Norrköping är, enligt både resultaten av samtalsintervjuerna och förebilder, en shared space-yta som fungerar bra.

## Gestaltningsprocess

Länge skissade vi på varsitt papper och diskuterade sedan idéer och lösningar. Vi började sedan att skissa på samma papper och diskutera under tiden. Då föll mycket på plats och förslagen började ta form. Det gick snabbare och bättre när vi båda skissade på samma papper och samtalade. Från att ha skissat själva och sedan diskuterat kring skisserna, skissade vi med en ständigt pågående dialog mellan oss, samtidigt som vi använde penna och papper. Styrkan låg i att vi var två som förde dialog samtidigt som skissandet. Det är tydligt att det är fördelaktigt att vara flera och föra en dialog regelbundet kring designproblemen.

## Förslag

Vårt gestaltningsförslag är ett förslag på hur Rökerigatan och Livdjursgatans förlängning i Slakthusområdet kan utformas som shared space-gator. Förslagen är på så sätt platsspecifika men grundidéerna vi använder i utformningen är generella och ska kunna gå att använda på shared space-gator på andra platser.

Våra gestaltningsförslag skiljer sig mycket mot de förebilder som tas upp i arbetet, och även gentemot de gator vi gjorde platsobservationer på. Den gata som är mest lik våra förslag är Klostergatan i Växjö ritad av O2landskap, vilket kan bero på att det är den enda av våra förebilder som har liknande förutsättningar som gatorna i Slakthusområdet. De andra förebilderna är Skvallertorget, som är ett torg och ingen gata, och innanför murarna i Visby, med en helt annan gatustruktur. Att vi inte inspirerats lika tydligt av någon av de gator vi gjorde platsobservationer beror på att vi inte uppfattade dem som välfungerande. De båda bostadsgatorna, Pippi Långstrumps gata och Stallgatan, fungerade visserligen för rörelse, men inte för vistelse.

I vår gestaltning ville vi skapa gator som fungerade väl både för vistelse och rörelse, och utformningen blev följaktligen

något som inte liknar de gator där vi gjort platsobservationer. Likt Klostergatan, som är nytänkande gällande att lek och annan vistelse får fokus, ville vi med våra förslag ge goda förutsättningar för att gatorna ska användas för vistelse.

Vi tycker att våra lösningar fungerar och tror på dem. Vi tror att vår gestaltning signalerar till bilister att de ska sänka hastigheten och att gående får vistas i gatan. Frågan är om detta är tillräckligt? Även om de flesta skulle vara med på de nya spelreglerna, räcker det ju med att enstaka bilister kör på och tror att de äger utrymmet för att det ska bli farligt att leka i gatan.

## Möjligt att utveckla

Nästa steg skulle vara att utveckla och lösa fler detaljer i förslaget. Vi funderar exempelvis på om planteringarna vid entréerna till Livdjursgatans förlängning är nödvändiga om man gör gatan enkelriktad. Att ta bort dem skulle kunna göra det möjligt för uttryckningsfordon att ta sig in på gatan.

Även material-, färg-, och växtval hade kunnat utvecklas för att stärka gatornas karaktärer. Växterna är en stor del av hur vi upplever den fysiska miljön och en viktig del för att kunna skapa attraktiva miljöer som uppmanar till vistelse och frivilliga och sociala aktiviteter.

## Svårigheter

Utifrån samtalsintervjuerna och platsobservationerna fick vi insikt om att cyklister och gående inte är lämpliga att blanda. På båda gatorna har vi utgått från att cyklisterna primärt använder andra gator och att cykeltrafiken på våra gator var begränsad. Det hade annars varit ett stort problem i gestaltningen att få cyklister att ta hänsyn till gående. Det svåraste att lösa blev nu istället hur gestaltningen kan få bilisterna att visa hänsyn för gående. I båda förslagen blev lösningen att inte ge bilisterna någon yta som de kan uppleva att de “äger”. Vi tvingar ihop bilisterna med de gående och då

måste bilisterna visa stor hänsyn mot de gående för att inte riskera att olyckor inträffar.

## Hur shared space fungerar

I detta avsnitt diskuteras begreppet och konceptet shared space och hur det fungerar för rörelse och vistelse, utifrån det vi lärt oss genom kunskapsöversikten, samtalsintervjuerna, förebilderna, platsobservationerna och gestaltningen. Genom denna diskussion visar vi att vi uppfyllt syftet, som var “att undersöka hur shared spaces fungerar för rörelse och vistelse”.

### Otydligt vad som avses med begreppet

Ett problem när det talas om shared space är att begreppet tolkas på olika sätt. Begreppet innefattar både gator där gående prioriteras och gator där grundläggande trafikregler gäller, men dessa två är väldigt olika till sin karaktär och funktion, som nämndes i våra samtalsintervjuer, och därför blir det rörigt. Det blir oklart om en shared space-gata ger favorit åt gående eller motorfordon, då man kan mena både en gågata, ett gångfartsområde eller en 30-gata när man talar om shared space. Detta gör hela diskussionen kring hur shared space fungerar ännu otydligare, om det inte specificeras vilken typ av shared space man talar om.

### Hur det ska fungera

Enligt definitionen av shared space ska alla trafikanter, både skyddade och oskyddade, dela på ett gemensamt utrymme, och att utrymmet dessutom ska inbjuda till vistelse och rörelse (Trafikverket 2011, s. 11). Vi har i detta arbete sett, både i samtalsintervjuerna och platsobservationerna, att det inte fungerar i praktiken. Gående tar inte den plats i gaturummet som konceptet inbjuder till och vistelsen är nästan obefintlig.

### Shared space där gående prioriteras

Shared space där gående prioriteras, som gågator och gångfartsområden, ska ge favorit åt gående (SFS 1998:1276,

8 kap. 1§) men vi sett i platsobservationerna att det oftast inte fungerar fullt ut. Så länge vi har dagens hierarki bland trafikanter med bilen högst upp kommer den alltid få favorit, medvetet som omedvetet. Alla de gator vi gjorde platsobservationer på är sådana shared spaces där gående ska prioriteras. Detta var inte något vi reflekterade över när vi valde ut dem, vilket är intressant eftersom det speglar att exempel på shared spaces där gående prioriteras är lättare att hitta. Det skulle kunna bero på att det finns fler av dem eller också på att vi själva associerar shared space med gångfartsområden snarare än andra typer av gator.

I platsobservationerna såg vi att gående generellt håller sig på sidorna medan motorfordon kör i mitten, vilket går emot tanken om en gemensam yta för alla trafikanter. Om konceptet inte fungerar som det är tänkt, är det då något att hålla fast vid? Om shared space inte fyller sin funktion, och de oskyddade trafikanterna som ska prioriteras, ändå inte vågar ta plats bland skyddade trafikanter, finns det då någon mening med att planera sådana gator? Konceptet shared space där gående prioriteras går inte ihop med den osäkerhet människan känner som oskyddad trafikant i närheten av bilar.

### Shared space där grundläggande trafikregler gäller

Inga av de gator vi gjorde platsobservationer på var shared spaces där grundläggande trafikregler gäller. En av de förebilder vi tar upp i arbetet, Skvallertorget i Norrköping, är dock ett sådant, med regleringen rekommenderad lägre hastighet 30km/tim. Detta är också det exempel som nämndes som fungerande av de flesta vi hade samtalsintervjuer med, vilket skulle kunna bero på att dessa slags shared spaces fungerar bättre än de andra. Bilen premieras mer på dessa shared space-tytor, och det kan fungera bättre eftersom det tycks vara naturligare för människor att uppleva bilister som överordnade fotgängare, än tvärt om.

### Finns det något bättre begrepp?

Trots att vi tror att shared spaces där grundläggande trafikregler gäller kan fungera bättre, upplever vi att shared spaces där gående prioriteras är vanligare och ofta det man syftar på när man pratar om *shared space*. Det kan vara därför förvirringen kring vad man menar med begreppet uppstår, begreppet är bredare än det man syftar på.

Ett annat begrepp vi stött på när vi läst på om shared space är samspelsyta, vilket har använts som en direktöversättning av shared space (Ahlberg 2014, s. 12). Ett något snävare begrepp är *integrerade frirum*, som används av Stockholms stad (2017) i planprogrammet för Slakthusområdet. Integrerade frirum är stadsrum där gående och cykel har prioritet (Stockholm stad 2017, s. 55). Vi menar att då shared space är mer känt inom branschen är det ett bättre begrepp att använda istället för ovan nämnda begrepp. Däremot är det viktigt att vara tydlig mot varandra med vad som menas.

### Undvik cykeltrafik

Om gående ska prioriteras kan inte cyklister samtidigt prioriteras på samma yta, eftersom cyklisterna lätt tar över och då är gående underprioriterade. På Götgatan såg vi att samspelet mellan bilister och fotgängare fungerade okej, medan cyklisterna utgjorde ett problem. De rörde sig väldigt fort utan att ta hänsyn och lämna företräde för gående. På Dragarbrunnsgatan såg vi samma typ av problematik. Att kombinera cyklister och gående framkom också som ett problem i samtalsintervjuerna. Detta visar att det är lämpligare att blanda bilister och gående än cyklister och gående. I våra förslag har vi därför valt en utformning som inte inbjuder till cykeltrafik, med undantag för de boende på Livdjursgatans förlängning. Det är också lättare för bilister än cyklister att köra i gångfart eftersom det blir vingligt att cykla så långsamt. Därför är det inte rimligt att tro att en skylt ska få cyklisterna att köra i gångfart.



## Gångfart

I regleringen gångfartsområde får fordon inte köra i högre hastighet än gångfart (SFS 1998:1276, 8 kap. 1§). *Gångfart* är enligt Gehl (2010, s. 118) 5 km/h och det är denna hastighet vi har utgått ifrån i arbetet, men formuleringen är otydlig då det inte definieras som någon bestämd hastighet i svensk lagstiftning. Om en bil eller annat motorfordon kör i en hastighet på 5 km/h går det att ändå att diskutera om kommer kännas tryggt för en människa som går bredvid. Upplevelsen kan vara att bilen åker i högre hastighet, och detta kan åter kopplas till den tydliga hierarkin vi har mellan gående och bilist. Bilen känns alltid lite större och otryggare. Upplevelsen av hur fort bilisten kör kan skilja sig mellan de gående och den som sitter inne i bilen och det kan uppstå missförstånd mellan dessa.

## Planering och gestaltning viktigare än reglering

De som utformar gator som shared space måste tänka sig en gata där fotgängare verkligen prioriteras. För att detta ska fungera är det bra om gatan i princip inte har någon genomfartstrafik, då all onödig trafik ska undvikas. Det måste planeras med hänsyn till omgivande gator, så att både bilister och cyklister har en smidigare väg att välja. I Slakthusområdet är det tydligt att både bil-, buss-, och cykeltrafik planeras till andra gator än de vi har gestaltat (Stockholms stad 2017, ss. 55-59), och genom sådan planering läggs grunden för att kunna göra en fungerande gestaltning. I gestaltningen har vi sedan gjort det krångligt för bil och cykel att ta sig fram, så att man inte ska vilja välja de gatorna om man inte har en målpunkt på gatan.

Det är utformningen och inte regleringen som är viktig för att få ett fungerande shared space, enligt samtalsintervjuerna. Vi har i arbetet fokuserat på att utforma gator som ska göra det tydligt för användarna, och inte gett förslag på någon reglering. Vi har dock funderat på vad reglering kan tillföra till en shared space-gata. Enkelriktade gator kan vara ett sätt

att minimera biltrafiken, eftersom det gör det krångligare för bilen att köra och frigör plats för andra trafikanter. På shared space-gator där man vill att andra trafikanter än bilister ska prioriteras kan det vara en del av lösningen.

Att traditionella befintliga gator görs om till shared spaces, kan vara en bidragande orsak till problemen på dessa gator. Då människor är vana att köra på en viss gata med bil och cykel krävs mycket av gestaltningen för att bryta de vanemönstren. Vi funderar på om det skulle vara en bra idé att förbjuda fordonstrafik en tid precis efter ombyggnation för att istället befästa en vana för gående, att här får du ta för dig! Sedan kan regleringen tas bort och gående skulle förhoppningsvis fortsätta använda hela gatan. Men samtidigt, om gatan och trafiken i området fungerar utan att gatan i fråga tillåter fordonstrafik, varför återigen tillåta det?

En idé som kom upp från samtalsintervjuerna och vidare skissning var att ha något återkommande, som på samma sätt som man känner igen ett övergångsställe visar när man kommer in på en shared space-gata. Det föreslagna markmaterialet vid Livdjursgatans förlängnings entréer skulle kunna vara samma på alla shared space-gator. Detta skulle göra att fler lärde sig känna igen gatutypen och förhoppningsvis också lära sig hur samspelet är tänkt att fungera.

## Rörelse och vistelse

Under platsobservationerna såg vi övervägande nödvändiga eller kortvariga aktiviteter, vilka Gehl menar inträffar oavsett hur den fysiska miljön är utformad (Gehl 2006, ss. 9-11; Gehl 2010, ss. 135-137). Utformningen så som markmaterial, möblering, växtlighet och så vidare, har stor inverkan på huruvida gatan används för vistelse. Utifrån våra platsobservationer och Gehls tankar om den fysiska miljöns påverkan på vilka aktiviteter som sker på gatan drar vi slutsatsen att det är lättare att lyckas skapa förutsättningar

för rörelse än för vistelse, eftersom rörelse sker nästan oavsett hur den fysiska miljön är utformad medan vistelse är beroende av utformningen.

## Zonering

Enligt Trafikkontorets utformningsprinciper för gångfartsområden ska zonering undvikas “för att underlätta för gående att ta hela ytan i anspråk” (Trafikkontoret 2016, s. 10). Utifrån våra platsobservationer kan det däremot konstateras att även om zonering undvikits på gatan rör sig gående och motorfordon på gatan som om det vore en traditionell zonering. Vad är det som inte fungerar? En svårighet är ledstråken som ska finnas på gatan. Ledstråken måste finnas ur tillgänglighetssynpunkt men bildar samtidigt en visuell uppdelning av gatans golv. Som det ser ut idag händer det att man utformar shared space utan zonering med enhetlig markbeläggning, men för att göra gatan tillgänglig placerar man ett ledstråk som bildar zonering. Det hela blir väldigt motsägelsefullt. Stor omsorg krävs vid utplacering och utformningen av ledstråket för att undvika oönskad zonering.

En annan fråga är om gående rör sig som de gör på grund av trygghetskänsla. Om gående går längs fasaderna är det då ett tecken på att de inte känner sig tillräckligt säkra och skyddade att ta hela ytan i anspråk? Det kanske är skönare för gående att veta var bilen ska vara. Så länge zoneringen bara styr bilen och inte de gåendes rörelsefrihet är det bara bra med zonering. Det blir tydligt för användarna var motorfordonet kommer köra och de oskyddade trafikanterna kan då ta ytan i anspråk med en större säkerhet.

I vår gestaltning av Rökerigatan valde vi att zonera gatan, men inte genom att dela upp de olika trafikanterna utan genom att dela upp typen av aktivitet. Plats för vistelse valde vi att placera utmed kanterna på gatan, och den långsgående rörelsen i mitten - både för motorfordon och gående.

Detta anser vi är den bästa lösningen på problemet. Alla användare vet var bilen kommer att köra, den kan bara köra i mitten pga. platsbrist, men där kommer även den största folkströmmen av gående också gå. Istället för att skilja och zonera trafikslagen har vi delat upp typen av aktivitet. Det ska inte vara trafikslaget som ska avgöra var man väljer att vara.

### **Tillgänglighet**

Något som under gestaltningsprocessen varit svårt att lösa är hur man gör gatan tillgänglig utan att zonering bildas. För att en livfull central gata ska vara tillgänglig behövs ledstråk i marken för synskadade. Om man placerar dessa en bit utanför fasaderna finns det risk att de upplevs bilda “trottoarer”, trots att marken är i en och samma nivå. Placering av ledstråk i mitten kan dock upplevas otryggt för synskadade, men är positivt eftersom risken att folk ställer cyklar eller annat rakt på ledstråket är liten. Vi resonerade ändå så att ett ledstråk i mitten kan fungera om gatan i övrigt signalerar för bilen att den måste köra långsamt och väja för gående. Så länge det bara är ett ledstråk bildas det inte heller en “körbana” mellan olika ledstråk.

### **Trygghet och säkerhet**

Utifrån samtalsintervjuerna och platsobservationerna kan vi säga att ett stort problem är att få gående att använda hela gatan. Många är rädda och osäkra när det finns motorfordon i närheten, och särskilt problematiskt kan det bli för utsatta grupper som barn, äldre och människor med funktionsnedsättningar. Platser som har gjorts om till shared space har blivit bättre ur trafiksäkerhetssynpunkt, med färre olyckor (Trafikverket 2011, s. 11), vilket såklart är positivt, men de upplevs kanske inte nödvändigtvis som säkrare enligt användaren. Vi anser att det är viktigt att fundera över hur den upplevda tryggheten är i förhållande till säkerheten. Är det okej att låta folk känna sig otrygga när det ger färre olyckor, eller är det bättre att folk känner sig trygga? Till

vilken grad ska vi prioritera säkerhet framför trygghet?

### **Demokratiska aspekter**

Vi tycker det är viktigt att tänka på att man utformar offentliga miljöer som gator för alla människor. Men shared space passar inte alla. Personer med synskador eller rörelsehinder får många svårigheter med denna typ av gata (Wallberg, Stjärnkvis & Ahlman 2008, s. 6). Konceptet marginaliserar på så sätt vissa grupper i samhället. Är det okej att göra sådana gator ändå, om det finns alternativa vägar och ytor? Eller ska alla ytor i staden vara till för alla människor?

En annan aspekt är att fundera på vilka premisser som gäller för vistelse. Vi har i utformningsförslagen velat att gatan ska inbjuda verksamheterna att sprida ut sig och ta plats i gaturummet. Det finns en risk att det blir fokus på uteserveringar och annat som kostar pengar att utnyttja. Det måste finnas en blandning, så att det även finns plats för vistelse som inte kostar något.

## **Ett större problem?**

Nu har vi diskuterat våra resultat och konceptet shared space. Som vi visat finns det en del problem med gatuutformning som shared space, men vad beror det på? Det ligger nära till hands att anta att problemen beror på att gatorna utformats på fel sätt. Men är problemet verkligen hur shared space-gator utformas, eller finns det ett större bakomliggande problem? Vi diskuterar i kommande stycken vad konceptet shared space egentligen är lösningen på och om svårigheterna med att utforma lyckade shared spaces snarare handlar om den nutida stadsplaneringen.

### **Mycket ska lösas i gestaltningen**

Som vi beskrivit är det mycket som ska lösas på samma yta när man pratar om shared space. Alla olika trafikanter ska samsas, och helst ska gående inte bara passera, utan också

vistas på gatan. När alla olika trafikanter ska slås ihop på samma yta måste också trygghet och tillgänglighet lösas. Därtill kommer framkomlighet för utryckningsfordon, samtidigt som man vill tvinga bilister att hålla låg hastighet. Dessutom får gatorna gärna ha mycket grönska, eftersom parker och torg minskar i storlek i dagens städer (Kling, Drougge & Westermarck 2016, s. 60).

När man radar upp allt som ska lösas på samma yta känns uppgiften att utforma välfungerande shared spaces övermäktig. Kan det vara anledningen till att det är så svårt att hitta välfungerade exempel? Konceptidén är bra, men kanske är det helt enkelt för svårt att få ihop allt. Kanske är kraven för höga på dessa gator, och kan lösningen då vara att minska på kraven? Vi tänker oss att man i större utsträckning skulle kunna planera gatorna i relation till parallellgatorna, så att exempelvis utryckningsfordon inte måste kunna åka in på shared space-gator. Det underlättar också om man tar bort vissa trafikslag från gatorna, som buss och cykel, och drar dessa via andra gator.

Gehl menar att det är viktigt att inte separera människor från varandra, även om de använder olika färdmedel, då det bidrar till social hållbarhet, och att människor gillar att möta, observera och vara omkring andra människor (Gehl 2006, s. 21). Men det är så många andra aspekter som ska vävas in i denna fråga. Oskyddade trafikanter ska kunna känna sig säkra och lugna, medan ett fungerande trafikflöde måste finnas i staden. Det kanske helt enkelt vore bättre om man slutade planera in shared space-gator och istället satsade på att göra vissa gator till rena gånggator och ha fordonstrafik på andra gator.

### **Vad är shared space lösningen på?**

Utgångspunkten för vårt arbete var att shared space är en bra idé, men att det är någonting som gör att konceptet inte fungerar fullt ut. Under arbetets gång har vi dock börjat



tvivla på om det verkligen är en bra idé.

Vi frågar oss vilket problem som shared space är lösningen på. Kling, Drougge & Westermarck (2016, 60) beskriver att de offentliga rummen verkar minska i storlek i dagens täta städer och funktioner från parker och torg har flyttats till gatan. Shared space tycks vara ett sätt att svara på detta, genom att i större utsträckning göra gatorna till en plats för vistelse när park- och torgytor krymper. Men kan gatorna verkligen ersätta plats för parker, torg, gårdar och gågator? Alla dessa stadsrum har olika funktioner och kvaliteter som behövs. Shared space är ingen tillräcklig lösning på problemet med minskande offentliga ytor. Istället funderar vi på om man ska börja ifrågasätta den samtida stadsplaneringen.

### **Förutsättningar som samtida stadsplanering ger**

I samtalsintervjuerna och från förebilden Visby, innanför murarna, har vi förstått att gatans förutsättningar är minst lika viktiga som utformningen av gatan. I dagens stadsplanering upplever vi att man ofta bygger tätt och högt. Detta ger trånga, smala gaturum. Man bygger också enligt rutnätsprincipen, med långa, raka gator. Detta är väldigt långt ifrån hur Visby är planerat, samtidigt som vi upplevde att det där fanns ett fungerande samspel mellan olika trafikanter. Dagens gaturum får proportioner som är långt ifrån de proportioner som gator bör ha enligt boken *Den goda stadsgatan: om gestaltningen av gator* (Balgård 1994, s. 142). Där beskrivs att gatan bör ha större bredd än höjd. Idag känns dessa proportioner helt orealistiska, lika orealistiskt som det känns att se nya områden i städer med liknande struktur som i Visby. Det kanske inte är rimligt att eftersträva, men samtidigt funderar vi om det som är normalt idag har gått för långt ifrån dessa gamla ideal för trivsamma miljöer.

Vi som planerar dagens städer måste vara medvetna om

hur förhållandet mellan hushöjd och -bredd påverkar upplevelsen av gaturummet. På samma sätt måste vi vara medvetna om hur raka, långa siktlinjer påverkar rörelsen och vistelsen. I samtalsintervjuerna framkom en rekommendation att bryta långa siktlinjer, exempelvis med träd, men ett effektivare sätt att bryta dem skulle vara att inte bygga så långa raka gator.

## Nya frågeställningar

Vi har undersökt konceptet shared space relativt brett, då vi använt flera olika metoder och på så sätt fått kunskap om konceptet från olika vinklar. Arbetet skulle kunna utvecklas genom att svara mer ingående på alla tre frågeställningar; göra djupare intervjuer med fler personer och fler yrkesgrupper som alla berörs av gatuutformning, studera fler förebilder i form av lyckade exempel, göra fler platsobservationer - vid fler tidpunkter, under andra tillfällen på året och komplettera med att intervjua fler personer. Även utformningsförslagen skulle kunna utvecklas genom att lösa alla detaljer i gestaltningen och/eller att ge utformningsförslag på fler gator. Våra tre frågeställningar är på så sätt inte färdigbesvarade utan skulle kunna användas för vidare undersökningar. Under arbetet har vi kommit i kontakt med nya frågor som också skulle kunna undersökas.

En fråga är hur shared space fungerar på andra ytor än på gator. I vårt arbete fokuserade vi på gator, men eftersom den shared space-yta som oftast nämndes som ett lyckat exempel, under samtalsintervjuer och i litteratur, Skvallertorget i Norrköping, är ett torg/en korsning och inte en gata, väcktes frågan om hur shared space fungerar på andra ytor än gator.

I definitionen av shared space, “Ett gemensamt utrymme för skyddade och oskyddade trafikanter” som “ska inbjuda till mänsklig vistelse och rörelse” (Trafikverket 2011, s. 11), finns två grundaspekter. Vi fokuserade i detta arbete på

människans vistelse och rörelse, men i konceptet ingår även att det är ett utrymme som delas av olika trafikanter. Denna del skulle kunna vara fokus i vidare undersökningar, och en frågeställning skulle kunna vara; hur fungerar shared space som gemensamt utrymme för olika trafikanter?

Regleringen skulle kunna vara fokus i vidare undersökningar. I vårt arbete har vi fokuserat på utformningen och till viss del planering, men inte reglering. En fråga skulle kunna vara vilken reglering som är lämpligast att använda på shared spaces.

Gatustrukturen verkar ha stor påverkan på gatumiljön och på hur lämpliga gatorna är att utforma som shared spaces. En vidare fråga skulle därför kunna vara hur shared space fungerar på platser med oregelbunden och/eller småskalig gatustruktur.

En idé som vi fick efter att ha diskuterat hur otydligt det är för människor hur de ska bete sig på shared space-gator är att använda en och samma markering i marken på alla shared space-ytor, som signalerar att det är en shared space. Det hade varit intressant att testa att måla upp det i ett område, eventuellt i kombination med att man samtidigt går ut med information om konceptet, och undersöka om det underlättar förståelsen för hur man ska och får bete sig.

# Slutord

Vi har sett att människor rör sig på shared space- gator oavsett hur de är utformade, men att utformningen är viktig för hur samspelet mellan olika trafikanter fungerar. Huruvida människor väljer att vistas på gatan är däremot väldigt beroende av om utformningen inbjuder till vistelse. Vi har också sett att det inte fungerar att prioritera flera olika trafikslag på samma yta. Därför menar vi att, om målet med gatan är att prioritera gående, så måste framkomligheten begränsas för andra trafikslag. Utformningen ska signalera till bilister och cyklister, att de ska välja en annan väg eller köra sakta och släppa fram gående.

Med detta arbete har vi bidragit med allmänna principer, som vi anser bör tillämpas vid utformning av shared space-gator. Under samtalsintervjuerna och i kunskapsöversikten framkom många olika tips och principer för utformningen, så många att det kan vara svårt att uppfylla allt. Vårt bidrag med allmänna principer poängterar vad som är viktigast att tänka på vid utformning av shared space-gator. Vi har däremot insett hur komplext det är att utforma shared space-gator, och därför har det varit både roligt och utmanande att göra ett arbete om shared space. Vår viktigaste slutsats är att shared space inte är en bra lösning. Vi tror att det bästa är att utforma rena gånggator och inte shared spaces, om målet är att skapa attraktiva gator för gående. Vi hoppas att du som läst vårt arbete kommer vara försiktig med att föreslå utformningar som shared space.



# REFERENSER

Här listas de källor som använts i arbetet, först skriftliga källor, sedan muntliga och slutligen källor för figurer och bilder.

## Skriftliga källor

Ahlberg, E. (2014). *Attraktiva och säkra samspelsytor -en gestaltningsidé för Nygatan i Eskilstuna*. Examensarbete. Institutionen för stad och land. Uppsala: Sveriges Lantbruksuniversitet.

Balgård, S. (red.) (1994). *Den goda stadsgatan: om gestaltningen av gator*. Stockholm: Carlsson.

Bloomberg, M. (2013) *Active design: shaping the sidewalk experience*. New York: The City of New York.

Boverket, Trafikverket & Sveriges kommuner och landsting (SKL) (2015). *Trafik för en attraktiv stad*. 3:e uppl. Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/samspel-mellan-trafik-och-bebyggelse/Planera-for-hallbara-stader-och-attraktiva-regioner/Trafik-for-en-attraktiv-stad/Rapporter-om-TRAST/> [20170123]

Forsberg, A. (Sverigedemokraterna). (2017) *Interpellation angående trafiksituationen på Klostergatan i Skara*. Tillgänglig: <https://skara.sd.se/interpellation-angaende-trafiksituationen-pa-klostergatan-i-skara/> [2017-04-11]

Gehl, J. (2006). *Life between buildings: Using Public Space*. 6. uppl. Köpenhamn: The Danish Architectural Press.

Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington: Island Press

Gotlands kommun (2005). *Trafikutredning Visby Innerstad*. Tillgänglig: <http://www.visby.se/18805> [2017-04-10]

Hamilton-Baillie, B. (2008) Towards shared space. *Urban Design International*, vol 13, nr 2, ss. 130-138. doi:10.1057/udi.2008.13

Kling, A., Drougge, Å. & Westermarck, K. (red.) (2016). *Landskap Nu!: Samtida svensk landskapsarkitektur*. Stockholm: Arkitektur Förlag.

Lekberg Hellström, M. (2016). Klostergatan - Gatan som lekmiljö. I Kling, A., Drougge, Å. & Westermarck, K. (red.) *Landskap Nu!: Samtida svensk landskapsarkitektur*. Stockholm: Arkitektur Förlag, ss. 78-80.

Moughtin, C. (2003). *Urban design: street and square*. 3:e uppl. Amsterdam: Architectural Press.

Patel, R., Davidson, B. (2011). *Forskningsmetodikens grunder - att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. 4:6. uppl. Lund: Studentlitteratur.

Schön, D. A. (1983). *The Reflective Practitioner*. Aldershot: Ashgate Publishing Limited.

SFS 1998:1276. *Trafikförordningen*. Stockholm: Näringsdepartementet

Stockholms stad (2017). *Program för Slakthusområdet Godkännandehandling 2017-01-23* (Dnr: 2010-20437). Stockholm: Stadsbyggnadskontoret. Tillgänglig: <http://bygg.stockholm.se/Alla-projekt/Soderstaden/Slakthusområdet/Programforslag-Slakthusområdet/> [2017-02-07]

Trafikkontoret (2016). *Riktlinjer för gångfartsområden*. Stockholm: Stockholms stad.

Trafikverket (2011). *Attraktiva stadsrum för alla - Shared Space*. Göteborg: Trafikverket. (2010:122) Tillgänglig: <https://trafikverket.ineko.se/se/tv16869> [2017-02-07].

Wallberg, S., Stjärnkvist, A. & Ahlman, L. (2008). *Shared space: trafikrum för alla*. Stockholm: Sveriges kommuner och landsting

Åström, K. (1993). *Stadsplanering i Sverige*. Stockholm: Byggförlaget.

## Muntliga källor

Berglin, P. Trafikplanerare, Stockholms Exploateringskontor (2017-02-17)

Bjelke, E. Trafikplanerare, Trafikkontoret Stockholm (2017-02-17)

Lilja, Å. Trafikplanerare, Tyréns (2017-02-22)

Schill, A. Landskapsarkitekt, Stockholms

Exploateringskontor (2017-03-09)

Wirén, E. Landskapsarkitekt, Stockholms

Exploateringskontor (2017-02-24)

## Figurer och bilder

Alla illustrationer är publicerade med upphovsrättsinnehavarens tillstånd. Författarna är upphovsmän för de figurer och bilder som inte nämns här.

Figur 3. Figuren är sammansatt av författarna, med materialet:

*Förbud mot motortrafik.* Transportstyrelsen.

Tillgänglig: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Vagmarken/Forbudsmarken/Forbud-mot-trafik-med-annat-motordrivet-fordon-an-moped-klass-II/> [2017-05-02]

*Gårdsgata* Tillgänglig: <http://www.solvesborg.se/4960> [2017-04-28]

*Gågata.* Transportstyrelsen. Tillgänglig:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Vagmarken/Anvisningsmarken/Gagata/> [2017-05-02]

*Skvallertorget i Norrköping.* Foto: Emma Uvenberg 2017

*Gångfartsområde.* Transportstyrelsen. Tillgänglig:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Vagmarken/Anvisningsmarken/Gangfartsomrade/> [2017-05-02]

Figur 4. Figuren är sammansatt av författarna, med materialet:

*Gågata.* Transportstyrelsen. Tillgänglig:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Vagmarken/Anvisningsmarken/Gagata/> [2017-05-02]

*Gångfartsområde.* Transportstyrelsen. Tillgänglig:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Vagmarken/Anvisningsmarken/Gangfartsomrade/> [2017-05-02]

*Rekommenderad lägre hastighet.* Transportstyrelsen.

Tillgänglig:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Vagmarken/Anvisningsmarken/Rekommenderad-lagre-hastighet/Rekommenderad-lagre-hastighet/> [2017-05-02]

*Hastighetsbegränsning 30km/tim.*

Transportstyrelsen. Tillgänglig:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Vagmarken/Forbudsmarken/Hastighetsbegransning/> [2017-05-02]

Figur 5. Illustrationsplan av o2landskap.

Figur 36-49. Illustrationer bearbetade av författarna, underlag av Stockholms stad (2017). *Program för Slakthusområdet Godkännandehandling 2017-01-23* (Dnr 2010-20437). Stockholm: Stadsbyggnadskontoret. Tillgänglig: <http://bygg.stockholm.se/Alla-projekt/Soderstaden/Slakthusområdet/Programforslag-Slakthusområdet/> [2017-02-07]

Figur 51. Perspektiv skapat av författarna, med visst material från [www.textures.com](http://www.textures.com).

Figur 58. Perspektiv skapat av författarna, med visst material från [www.skalgubbar.se](http://www.skalgubbar.se) © Teodor Javanaud Emdén och [www.textures.com](http://www.textures.com).

Figur 61. Sektion skapad av författarna, med visst material från [www.textures.com](http://www.textures.com).

Figur 63. Sektion skapad av författarna, med visst material från [www.skalgubbar.se](http://www.skalgubbar.se) © Teodor Javanaud Emdén och [www.textures.com](http://www.textures.com).

Bild 1. Klostergatan. Foto: o2landskap.

Bild 2, 5-7. Skvallertorget. Foto: Emma Uvenberg.



